

Kampen om Piteå handelshamn 1950 - 1973

Från lokal stadshamn till nationell handelshamn



Handelshamnen på Haraholmen

Högskolan på Gotland

HT 2011

Kandidatuppsats

Författare: Rolf Johansson

Avdelningen för historia

Handledare: Margaretha Mellberg

ABSTRACT

Survey's purpose is to illustrate why and how the process happened when Piteå relocated its commercial port away from Skuthamn to the new construction on Haraholmen 1950-1973. How decision-makers worked to achieve their goals, how the work changed and what incentives motivated them to act. The results showed that the decision was taken not to retain the existing commercial port in large part due to Skuthamns physics attributes, which made it impossible to ship large deep vessels from there. The reason that the decision about the port took such a long time was due to a local political conflict which was based on interest in the ownership of Haraholmen. The reason for the location of the trading port became Haraholmen had political backgrounds. The study's methodology is qualitative and describes the events chronologically.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	5
1.1 HISTORISK BAKGRUND	5
1.2 SYFTE	5
1.3 FRÅGESTÄLLNING.....	5
1.4 METOD.....	5
1.5 MATERIAL	6
1.6 AVGRÄNSNINGAR.....	6
1.7 TIDIGARE FORSKNING	6
1.8 DISPOSITION.....	7
2. TEORETISK BAKGRUND	7
2.1 TEORIN OM FÖRLÄGGNINGEN AV ETT TRANSPORTCENTRUM	7
2.2 BEHOVSFÖRUTSÄTTNING FÖR HAMNLOKALISERING	9
3. AKTÖRERNA	11
3.1 SCA OCH MUNKSUNDSINDUSTRIERNA.....	12
3.2 ASSI OCH LÖVHOLMENS BRUK	12
3.3 CEMENTA AB.....	12
3.4 HAMNDIREKTIONEN, HAMNSTYRELSEN OCH PITEÅ KOMMUN....	13
3.5 DEN SVENSKA STATEN	13
4. DEMOKRATI OCH TRANSPORTSYSTEM	13
4.1 CENTRALISERING AV POLITIKEN RESULTERAR I MINDRE DEMOKRATI.....	13
4.2 JÄRNVÄGSSYSTEMETS FUNKTION OCH KOPPLING TILL HAMNARNA	14
5. FLYTTEN AV PITEÅ HANDELSHAMN	16
5.1 ARVET FRÅN KRIGSÅREN	16
5.2 KAMPEN FÖR SKUTHAMNS FORTLEVAD FÅR SIN BÖRJAN	17
5.3 BESLUT OM EN HAMNUTREDNING TAS.....	17
5.4 MASSIVA KRAV PÅ FÖRBÄTTRADE TRANSPORTMÖJLIGHETER	18
5.5 SCA GÅR ETT STEG LÄNGRE.....	19
5.6 JÄRNVÄGSTRAFIKEN BYGGS UT TILL MUNKSUND	19
5.7 SKELLEFTEÅS KLEMENÄS ATTRAKTIVARE ÄN SKUTHAMN.....	20
5.8 HAMNFRÅGAN KÖR FAST.....	20
5.9 KAPPLÖPNING I BYGGANDET AV KRAFTLINERFABRIKER	21
5.10 CEMENTA AGERAR I FRÅGAN.....	22
5.11 STATLIGT KRAV PÅ CENTRALHAMNAR	23
5.12 KAPTENSUDDEN FÖRORDAS SOM HAMN MEN RATIFICERAS	24
5.13 ALTERNATIVET BLIR HARAHOLOMEN	25
5.14 SCA STÄLLER ULTIMATUM.....	26
5.15 FÖRHANDLINGARNA STRANDAR	28

5.16	UTREDNING BETRÄFFANDE HAMNFRÅGAN I PITEÅ.....	29
5.17	INFÖR KOMMUNSAMMANSLAGNINGEN 1967-1971	30
5.18	HAMNDIREKTIONEN BLIR HAMNSTYRELSEN	30
5.19	DET LUTAR MOT HARA HOLMEN	31
5.20	SCA VÄLJER HOLMSUND FRAMFÖR SKUTHAMN	31
5.21	ASSI UNDERSÖKER BÄSTA INDUSTRILOKALISERINGSPLATSEN	32
5.22	OVISSA TIDER ANGÅENDE ANLÄGGNING AV HANDELSHAMNEN.....	33
5.23	HANDELSHAMNEN VID HARA HOLMEN FÄRDIGSTÄLLS.....	34
6.	SAMMANFATTANDE DISKUSSION OCH SLUTSATS	36
7.	KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	45

1. INLEDNING

1.1 HISTORISK BAKGRUND

Piteå flyttades 1668 på grund av en stor brand från Öjebyn till Håggholmen inne i nuvarande Piteå stad.¹ Håggholmen hade en naturligt bättre hamn än Öjebyns och närheten till vatten fanns på båda sidor om staden vilket var en fördel sett ur både transport- och brandskyddssynpunkt.² Efter andra världskrigets slut 1945 kunde Sverige satsa på sin egen utveckling både nationellt, regionalt och kommunal nivå. Moderniseringen av Piteå stad med angränsande småkommuner genomfördes bland annat genom byggandet av nya vägar, vattenledningssystem och genom införande av elektriciteten i bostäderna. Sågverken som var Piteås största arbetsgivare och motorn i samhället sökte stöd hos kommunerna för ökade möjligheter att transportera sina varor enklare, snabbare och mer kostnadseffektivt. De övriga städerna längs norrlandskusten hade på grund av den kommande ökningen av större sjötransporter börjat planera för anläggningen av egna hamnar alternativt nyttjandet av andra städers redan färdigbyggda. Det fanns fördelar med en att anlägga en större hamn och i takt med att de internationella transportererna ökade i världen så ökade även storleken på lastfartygen. En konkurrenssituation beträffande vilken attraktion städernas hamnar hade på de större transportbolagen och industrierna som nyttjade norrlandskustens transportleder hade uppstått.³

1.2 SYFTE

Syftet med uppsatsen är att belysa processen för omlokaliseringen av Piteå handelshamn från Skuthamn till Haraholmen 1950-1973.

1.3 FRÅGESTÄLLNING

För att uppfylla syftet ställs följande frågor:

Varför lokaliserades Piteås handelshamn till Haraholmen?

På vilket sätt arbetade aktörerna för att uppnå sina mål, hur förändrades deras arbetssätt med tiden och vilka händelser och incitament påverkade aktörerna att agera i frågan om hamnlokaliseringen?

1.4 METOD

¹ Axelson, Alf. W. (1989) *från Pitebygdens historia* s.85-87

² Axelson, Alf. W. (1989) *från Pitebygdens historia* s.107-108, 114

³ Piteå vidgade stad : utredning rör. kommunal indelningsändring. 1 (1966) *1966 års Piteåutredning 1* s.21-23

Uppsatsen kan främst beskrivas som en kvalitativ och komparativ historisk studie av olika aktörers handlingar och argument för att med olika medel förmå genomförandet av en flytt av Piteå handelshamn samt lokaliseringen av en ny regionalhamn. Författaren jämför aktörernas egenskaper, agerande och det inflytande de haft över varandra i den beslutsfattande processen. Författaren tolkar de skrivna källorna, summerar innebörden av dessa och konstruerar sedan historien så att orsakerna till lokaliseringen av Piteås nya handelshamn klarläggs. Arbetet omfattas av olika aktörer under 23 år så därför är uppsatsen skriven kronologisk för förståelsens skull.

1.5 MATERIAL

Det huvudsakliga materialet är arkivmaterial som är hämtat ur Piteå centralarkiv arkiverat under PITEÅ STAD HAMNDIREKTIONEN som hädanefter förkortas "PSH". Materialet från PSH är noteringar och sammanfattningar över möten som Kommunstyrelsen, Drätselkammaren, Hamndirektionen, Länsstyrelsen, Sjöfartsstyrelsen, den privata sektorn och andra politiska aktörer deltagit i. PSH innefattar även brev, undersökningar och rapporter från aktörerna. Källorna i PSH består främst av politiska protokoll från möten som är neutralt återgivna. Källorna antas därför inte innehålla uttalade tolkningar eller särintressen då de är nedskrivna av en undertecknad notarie som statistiskt återger händelseförloppet. Källorna införlivar endast enskilda aktörers åsikter då de direkt efterfrågats. Källorna är samlade i mappar i blandad kategorisk ordning men förvaras i en över tiden kronologisk ordning. Materialet till den historiska bakgrunden till Piteås historia är hämtad från Alf W. Axelssons bok *Ur Norrbottens historia*. Materialet till bakgrunden om sågverksbolagens betydelse för utvecklingen av Piteå är även delvis hämtad från Gustaf Utterströms bok *SCA 50 år: studier kring ett storföretag och dess föregångare*.

1.6 AVGRÄNSNINGAR

Den geografiska avgränsningen är Piteå med omnejd vilket omfattar Piteå skärgård och Bottenvikens strandlinje i öst, Rosvik i norr till Sikfors i väster och Jävre i syd. Detta område bestod fram till 1967 av fyra mindre kommuner vilka var Piteå stad, Piteå landskommun, Norrfjärden och Hortlax. Efter 1967 införlivades området efter kommunsammanslagningen till att bli Piteå vidgade stad. Undersökningens omfattning består av de offentliga kommunalpolitiska handlingarna och viktiga nationella tagna beslut som direkt rör lokaliseringen av Piteå handelshamn. Tidsperioden som uppsatsen tilldrar sig kring är åren 1950-1973.⁴

1.7 TIDIGARE FORSKNING

⁴ Axelson, Alf. W. (1989) *från Piteabygdens historia* s.107-108, 114, Axelson beskriver utförligt småkommunernas i Piteåregionen avgränsning mot varandra men även deras intresse och samarbete med varandra som ledde till sammanslagningen 1967.

I 1966 års *Piteåutredning, Piteås vidgade stad*; finns det sammanställt material sammanfattat på Piteå kommuns begäran som skulle fungera grundande för kommunens beslut om förändringar i stadsbilden och handelshamnen inberäknad. I Alf W Axelsons bok *Ur Piteå stads historia* finns det beskrivet hur händelseförloppet gick till innan, under och efter flytten av Piteås handelshamn. Det finns även med redogörelser från politiska beslut tagna av kommunfullmäktige om hur hela processen fortgick men ingenting angående själva aktörsprocessen beträffande flytten av Piteå handelshamn. Endast fragmentariska uppgifter, sammanställningar med tänkvärda anekdoter framkommer. I boken *Papper och massa i Västerbotten och Norrbotten*, står en del av händelseförloppet beskrivet om hur och varför ASSI vann striden om att få en egen kraftliner fabrik i Piteå men inte någon sammanfattande bakgrund till processen och orsakerna bakom statens och kommunens agerande.

1.8 DISPOSITION

Kapitel 1 ger en inledning till uppsatsens bakgrund och fortsätter med en problemformulering, ett syfte, en frågeställning och en arbetsmetod. Fortsättningsvis så redovisas materialets beskaffenhet, avgränsningar samt tidigare forskning och disposition för uppsatsen. Kapitel 2 beskriver teorierna som används i uppsatsen. Kapitel 3 beskriver aktörerna och dess bakgrund som en introduktion till den roll de spelar i uppsatsen. Vidare beskrivs aktörernas karaktär och de vilka intressen de styrs av. Kapitel 4 beskriver demokratins och transportsystemens utveckling i Sverige under 1900-talet samt vilken roll kommunernas och järnvägens utveckling haft för inverkan på det svenska hamnsystemet. I kapitel 5 följer det en kronologiskt över tiden återgiven redogörelse om hur och varför Piteå stads handelshamn kom att byggas på Haraholmen istället för Skuthamn 1950-1973. Kapitel 6 är en sammanfattande diskussion och slutsats medan kapitel 7 är en källförteckning.

2. TEORETISK BAKGRUND

2.1 TEORIN OM FÖRLÄGGNINGEN AV ETT TRANSPORTCENTRUM

DEN FRIA VILJAN

Det finns inom ekonomisk historia och samhällsgeografi flertalet förklaringsmodeller för människans lokalisering av fabriker, företag och transportleder med tillhörande centras. En hamn kan betecknas vara ett sådant centrum, en nod, i ett nät av transportleder. Sådana förklaringsmodeller beskriver människans samhällsbyggande över tiden som ett kluster av fasta och statiska regler som det finns hypoteser till enligt ett fixerat schema. Historien och verkligheten är ju aldrig så enkel utan ytterst så handlar människans skapande av institutioner, företag och samhälle om människans egen vilja kombinerat med vad som är möjligt för denne att genomdriva. Möjligheterna

stys av i vilken tidsepok människan befinner sig i då den är sammanfattande för vilken teknisk utvecklingsgrad människan besitter och hur samhället är beskaffat. Att människan besitter en förmåga till att skapa och att genom detta påverka sin egen historiska utveckling innebär att hon har ett medvetet förhållande till den fysiska naturen, den ekonomiska marknaden och till de politiska krafter som råder. För att människan skall klara av att påverka dessa krafter och att genom sin vilja kunna driva igenom större samhällsliga beslut krävs det att vissa krav uppfylls. Teorins fokus är riktat mot deltagarnas agerande i den beslutsfattande delen av processen.

SAMHÄLLSFÖRUTSÄTTNINGAR

Den grundläggande förutsättningen är att det måste föreligga ett samhälleligt behov av skapandet av ett transportcentrum. Det behovet kommer vanligtvis genom en ökad handel med omvärlden som kräver ett förändrat transportsystem för att kunna fungera och/eller vara/bli konkurrenskraftigt. Deltagarna i den processen kallas för aktörer. Förutsättningarna för att teorin skall kunna tillämpas är att undersökningen tilldrar sig i ett samhälle som är:

1. Politiskt en demokrati
2. Ekonomiskt en marknadsekonomi

Ifall dessa krav inte uppfylls innebär det att samhällets beslutsfattande aktörer enbart agerar genom politisk toppstyrning och inte tar hänsyn till människans fria vilja och/eller handel vilket gör att teorin inte kan tillämpas.

BEHOVSFÖRUTSÄTTNINGAR

Undersökningen kan beskrivas enklast som sett ur ett *lämplighetsperspektiv* överblickat genom ett ekonomiskt, ett fysiskt och ett relativt synsätt. Hindren måste enligt teorin överbryggas i följande ordning annars så upphör aktörerna att agera i frågan:

Den gällande ordningen innebär att det första hindret som måste övervinnas är den ekonomiska där föreställningen om en direkt ekonomisk fördel för aktörerna föreligger. Existerar inte denna fördel finns det inte heller någon drivkraft eller något incitament för aktören att agera i frågan. Fördelen kan vara kort- och/eller långsiktig tidsmässigt men den måste finnas där samt att aktören måste vara medveten om att den finns. Det andra hindret är det fysiska där de grundläggande kraven för förläggandet av en hamn måste finnas enligt Gustaf Utterströms (Utterström, Gustaf (1979) *SCA 50 år : studier kring ett storföretag och dess föregångare* s. 222-225) modell över den naturgeografiska lämpligheten. Den sista barriären som måste passeras är den relativa där det krävs att aktörerna tillsammans genom samarbete antingen får direkta ekonomiska vinster och/eller får sidovinster/fördelar genom stordriftsfördelar eller liknande för de skall agera.

1. Ekonomisk lämplighet – en föreställning om en direkt ekonomisk fördel föreligger.
2. Fysisk lämplighet – de grundläggande fysiska kraven måste finnas där.
3. Relativ lämplighet – aktörerna får fördelar genom ett samarbete.

Dessa teorier utmynnar i författarens hypotes om ”Den fria viljan” som består i att aktörerna i undersökningen följer det beslutsfattande förloppet och avbryter sitt agerande ifall inte teorins krav på lämplighet uppfylls i den förväntade ordningen. Tidsperioden som uppsatsen tilldrar sig under och som teorin tillämpas på sträcker sig i denna undersökning till under mer än två decennier och anses avslutad då handelshamnen är byggd.

2.2 BEHOVSFÖRUTSÄTTNING FÖR HAMNLOKALISERING

DEN EKONOMISKA LÄMPLIGHETEN – NORRLANDS HAMNAR

Anläggningen av en storskalig hamn sker alltid till följd av en anledning som i de flesta fall är ett behov av storskalig sjötransport, ofta bestående av mycket tungt gods, som inte är möjlig att utföra genom en småskalig transport utförd av mindre fartyg. Bakgrunden till lokaliseringen av norrlandskustens hamnar är att man valt platser som skall ligga relativt nära till transportgodset som mestadels varit malmen och skogen. Närheten skall dessutom samtidigt vara kopplad till andra transportsystem som exempelvis järnväg, bilväg och i vissa fall flygplatser. Malmen måste fraktas från gruvorna som är belägna i inlandet till kusten för att kunna skeppas vidare. Anledningen till att staten beslutat att bygga dessa transportsystem i Norrland är för att regeringen ansåg att detta skulle gynna riket samhällsekonomiskt och att man ansåg att befolkningen behövde ett fungerande transportmedel under alla årstider samt att man ville säkra transportmöjligheterna till Sveriges nordliga gränser.⁵

DEN FYSISKA LÄMPLIGHETEN – DEN NORRLÄNDSKA KUSTEN

För lokalisering av hamnar sett över historien har det alltid funnits fysiska krav på vart det varit lämpligast att bygga hamnar. Dessa hamnar har alltid haft som grundkrav att de skall fungera anpassat till dess syfte. Beträffande kustlinjen längs norra Norrlands kustland, sträckan Holmsund – Haparanda, så finns det få avsnitt som saknar vikar, älvmyningar eller inlopp som är passande för små fartyg. Stränderna är för det mesta svagt sluttande med plana ytor ovanför strandlinjen. Närmandet med fartyg till land under dessa premisser är gynnsamma för det går inte enbart för större fartyg att lägga ankar utan dessa är utomordentligt passande platser för lossning, lastning och lagring. Dessa fysiska attribut är de grundläggande naturliga incitamenten för lokaliseringen av en hamn.

Det har dock alltid funnits rent fysiska hinder som exempelvis att vissa områden utanför norrlandskusten, delar utanför Råneå, Kalix och Haparanda, vilka är

⁵ Schönbeck, Boris (1994) *Stad i förvandling* s. 27, Utterström, Gustaf (1979) *SCA 50 år : studier kring ett storföretag och dess föregångare* s. 238-239.

fyllda med stengrund och skär. Detta medför stora navigationsproblem för fartygen som skall närma sig land vid dessa platser. De större älvarna i övre norrlands kustland har vanligtvis ett djupgående utlopp mot Bottenviken men uppslamning och/eller lagring av sandbankar kan mycket fort förändra förutsättningarna för stora fartyg när dessa ska nyttja älvmyningarna.

Längs den norrländska kusten så ökar landhöjningen med mer än 1 cm/år i närheten av Umeå och i Haparanda ca 0,8cm/år vilket innebär en landhöjning från 8dm/100år upp till mer än 1m/100år. En hamnförläggning är ett enormt stort och viktigt projekt i stadsbyggandet och är definitivt avgörande för hur effektiv en storskalig handel kan utvecklas. Denna sorts problem med naturprocesser som sedimentering kan med moderna maskiner övervinnas genom muddring men till mycket höga kostnader. Det är alltså av absolut största vikt för en stads utveckling om på vilken plats man väljer att förlägga en hamn.⁶

DEN RELATIVA LÄMPLIGHETEN

Denna lämplighet är den lämpligaste platsen för förläggningen av ett transportcentrum där aktörerna kan dra gemensamma fördelar av varandra. Sådana fördelar kan vara en gemensam produktion av industrivaror som exempelvis kraftliner och transporter gemensamma transporter av dessa sett till de andra aktörernas krav.

HASTIGHETSPRINCIPEN

Beträffande transporter så används avgörandet för vad som är ett optimalt transportsystem av en princip som av moderna stadsplanerare brukar kallas för hastighetsprincipen. Med detta menas att man söker påverka hastigheten av transporter av människor eller gods i syfte att minimera den tid som används till transporter. Förflyttning kostar alltid pengar för den som skall genomföra en sådan och det den som utför förflyttningen vinner i tid förlorar istället ofta i avstånd. Slutledningen är att transporterna i sig inte är ett ändamål utan en nödvändighet så därför finns det alternativ för en stadsplanerare att inte reducera restid utan istället reducera avstånd vilket i praktiken betyder att man skall reducera behovet av transporter. Ett exempel på användandet av denna princip kan vara utryckningen av räddningstjänsten där det ligger i allmänhetens intresse att alltid komma snabbt fram till branden/olycksplatsen.⁷

⁶ Utterström, Gustaf (1979) *SCA 50 år : studier kring ett storföretag och dess föregångare* s. 222-225

⁷ Söderlind, Jerker(1998) *Stadens renässans : från särhålle till samhälle* s. 108

NÄRHETSPRINCIPEN

Poängen i detta sammanhang är att det i en stad finns ett behov av att bygga upp en effektiv transportstruktur. Med det begreppet menas att man väger transportbehovet mot ekonomisk effektivitet, hänsyn till naturens beskaffenhet och ekosystem, besparande av tid och på samma gång följer stadsstrukturens och stadskulturens sociala acceptans. Med social acceptans menas vad som är socialt möjligt att bygga för typ av transportsystem sett till vad som är önskvärt av allmänheten och beslutsfattarens makt. Denna princip kallas för närhetsprincipen och syftar till att ta hänsyn till summan av de totala faktorerna:

- Utgifter
- Miljö
- Tid
- Markanvändning
- Materialanvändning

För att exemplifiera denna princip kan det antas att godset som transporteras är ofalsad plåt och denna fraktas från SSAB i Luleå till SSAB i Borlänge. Transporten går totalt sett snabbare än ifall man fraktar lasten med tåg då man istället tar hela sändningen i en last via utskeppning från Luleå hamn med fraktfartyg till Gävle. Efter ankomst till Gävle hamn måste omlastning ske med långtradartransport alternativt järnvägstransport från Gävle till Borlänge. Tågtransporterna går snabbare sett per tåg men antalet tåg som måste fraktas överskrider tiden och kostnaden för vad en enda stor fartygstransport tar.⁸

3. AKTÖRERNA

Fusioner av sågar till att bli ett med de större bolag som dominerade regionerna var startskottet för en kommande rationalisering av transporter och industri. Investerare koncentrerade sina beställningar till de sågverk som hade gynnsamma transportförutsättningar och var belägna längs med älvmyrningar eller hav. I övre Norrland var Piteälvens och Umeälvens mynningsområden utmed Bottenviken de platser som kom att vara de mest intressanta och kom att dominera utvecklingen.⁹ Aktörerna strävade efter, i kvalitativ mening, samma mål som i detta fall var att finna en fysisk, ekonomisk och logistisk lösning till det ökade samhällsliga behovet av en utbyggd eller alternativt nybyggd handelshamn. Detta innebor att aktörerna inte hade några större konfliktbehov gentemot varandra förutom den konkurrens som accelererade i samband med

⁸ Söderlind, Jerker(1998) *Stadens renässans : från särhåll till samhälle* s. 108-109

⁹ Utterström, Gustaf (1979) *SCA 50 år : studier kring ett storföretag och dess föregångare* s. 251

att transportmöjligheterna inte var tillräckliga sett till behovet. Aktörerna konkurrerade om transportmöjligheterna och arbetsytorna kring hamnområdet samt hade olika arbetsätt.

3.1 SCA OCH MUNKSUNDSINDUSTRIERNA

1739 fick affärsmannen Jonas Meldercreutz statligt tillstånd för att grunda ett järnbruk i Melderstein, en ort belägen i södra Råneås älvdal i Norrbottens län. Meldersteins järnbruk blev startskottet för utvecklingen av ett industriimperium som från 1850-talet kom att heta Gellivare AB. I denna koncern ingick många av Norrbottens järnbruk och sågverk. Ett av de mest betydelsefulla sågverken var Munksunds ångsåg som kom i drift 1860 och som tillsammans med ett antal vattensågar med tillhörande skogsfastigheter transformerades till att bli ett storbolag som hette Munksunds AB. I norra Västerbotten skedde precis samma sorts fusioner med sågverket som från andra halvan av 1800-talet kom att heta Holmsunds AB. Holmsunds AB hade även det sitt ursprung från tidigt 1700-tal och var beläget utmed Umeälvens mynning. Munksunds AB och Holmsunds AB var båda grundstenar i det som kom att bli de två största industrigrupperna i över Norrlands SCA-komplex.¹⁰ Den 17 augusti 1929 överlät Handelsbanken sina aktier i bolaget Handion (ett bolag som innefattat bankens intressen i den Norrländska skogsindustrin) till Kreuger & Toll. Senare samma år bytte bolaget namn till Svenska Cellulosa AB vilket det alltjämt hetat sedan dess.¹¹ Genom att SCA var det dominerande företaget inom skogsindustrin i Norrbotten hade företaget en framträdande ställning beträffande transportutvecklingen som skedde omkring, från och längs norrlandskusten.¹²

3.2 ASSI OCH LÖVHOLMENS BRUK

Mellan 1870-1871 uppfördes det en ångsåg beläget på Lövholmen en kilometer söder om Piteå stads centrum. Sågen köptes upp av Domänverket och kom att ingå i det statliga bolaget Aktiebolaget Statens Skogsindustrier (ASSI) när det bildades 1942. 1948 lät man bygga en wallboardfabrik som sammanfördes med sågen under det nya namnet Lövholmens bruk. Lövholmens bruk kom att vara ett av de största företagen, arbetsgivarna och även en av de mest betydande aktörerna beträffande sjöfartstransportens utveckling i Piteåområdet.¹³

3.3 CEMENTA AB

Cementa AB var det tredje största transportören av gods till havs i Piteåregionen och var under tiden som uppsatsen tilldrar sig verksam i Piteå beläget intill Skuthamnen. Cementa AB hade intresse i lastplatser och platser för förvaring i Piteå närområde specifikt omkring Skuthamn och alternativt kring

¹⁰ Utterström, Gustaf (1979) *SCA 50 år : studier kring ett storföretag och dess föregångare* s. 251

¹¹ Utterström, Gustaf (1979) *SCA 50 år : studier kring ett storföretag och dess föregångare* s. 6

¹² Utterström, Gustaf (1979) *SCA 50 år : studier kring ett storföretag och dess föregångare* s. 251

¹³ Valeur, Christian (2003) *Papper och massa i Västerbotten och Norrbotten* s.250

kommande ytterliggande hamnar för införsel av cement. Genom att handeln i världen och i Sverige ökade efter det andra världskriget så ökade genom detta även behovet och transportererna av cement.¹⁴

3.4 HAMNDIREKTIONEN, HAMNSTYRELSEN OCH PITEÅ KOMMUN

Hamndirektionen var det över Piteå stads hamnar styrande organet fram till 1966 och kom efter kommunsammanslagningen 1967 att tappa sin politiska beslutanderätt och byta namn till Hamnstyrelsen och blev genom detta endast ett rådgörande organ. Hamndirektionen var en kommunal direktion som hade egen styrande- och beslutanderätt gällande hamnväsendets utveckling och kontakt med transportföretagen. Hamndirektionen styrde förutsättningarna för sjötransporternas utveckling i Piteå stad och ordföranden var ofta samma person som var ordförande i kommunfullmäktige. De ledamöter som tillhörde Hamndirektionen valdes in via kommunfullmäktige och dessa hade ingen tidsbegränsning över hur länge de fick anlitas på grund av att det var ett förtroendeuppdrag de utförde. Hamndirektionens primära uppdrag var att söka utveckla Piteå stads hamnväsende och generera ekonomisk vinst till Piteå stads kommun. Hamnstyrelsen hade endast rådgivande uppgifter men fick på grund av sitt kunnande i sjöfartsfrågor utföra vissa förtroendeuppdrag för Piteå vidgade stads räkning där Hamnstyrelsen direkt var underställd drätselkammaren.

3.5 DEN SVENSKA STATEN

Staten var den drivande kraften bakom och hade det yttersta ansvaret för stödet till och utbyggnaden av de regionala handelshamnarna. Staten sökte anpassa det svenska transportsystemet och effektivisera det så att det skulle bibehålla sin konkurrenskraft internationellt. Statens krav på ett storskaligt och internationellt fungerande transportsystem till havs var en del av samhällsbyggandet som utfördes tiden efter det andra världskriget. De ekonomiska styrmedlen skedde främst genom utportionering av ekonomiska bidrag till samhällets kommuner. Det fanns även direkta politiska ordregivningar och uppdragsgivningar till riktlinjer av den kommunala politiken, vilka skedde genom statens kontakter med kommunerna. Dessa kontakter skedde vanligtvis genom Länsstyrelsen, det Kungliga Kommerskollegiumet, Handelskammaren och den Kungliga Sjöfartsstyrelsen.

4. DEMOKRATI OCH TRANSPORTSYSTEM

4.1 CENTRALISERING AV POLITIKEN RESULTERAR I MINDRE DEMOKRATI

¹⁴ Åberg, Alf (1972) *Cement i 100 år: en krönika om Skånska cementaktiebolaget - AB Cements* s.195-198

När socialdemokraterna fick egen majoritet i riksdagsvalet 1932 (oavbruten dominans 1932 – 1976) hade väljarna massor av förväntningar på den nya regeringen och ställde därför krav på en förändring av samhället. Ett problem med kommunpolitiken var att kommunerna ofta var för små för att kunna hävda sina önskemål. Små kommuners åsikter försvann i den nationella debatten och man kunde inte påverka andra större närliggande kommuner eller ens inneha resurser för att klara av att sköta de statliga systemen som staten ålagt kommunerna att göra. De mindre kommunerna klarade ofta inte av att sköta utredningar och inspektioner som krävdes för att fördela bostadslån och bidrag. 1951 hade 2/3 av Sveriges ca 2500 kommuner mindre än 2000 invånare och runt 150 av dessa mindre än 250 invånare. Genom att utvecklingen gick mot att staten ställde mer och utförligare krav på kommunerna fick småkommunerna en omöjlig arbetsuppgift sett till sina resurser.¹⁵

Detta problem var en av orsakerna till att socialdemokraterna drev igenom kommunreformen 1952 där landskommunerna reducerades från ca 2300 till att bli ca 900 totalt. Målet var att effektivisera kommunförvaltningen men samtidigt var syftet att kommunerna själva skulle få möjlighet att styra och påverka utvecklingen av sin stad och landsbygd. Utvecklingen fortsatte med ytterligare sammanslagning i kommunblocksreformen 1962 som innebar att kommunerna slogs samman i större block i av det folket kallade "storkommuner". Denna reform var på försök de första åren och blev obligatorisk först 1969 och definitivt fastställd 1971 samt genomförd i hela landet 1974.

Kommunerna fick efter detta mer makt och självstyrelse i takt med att storleken och invånarantalet sköt i höjden men samtidigt fick man färre politiska representanter om man ser till antalet representanter ställt mot befolkningsstorleken inom kommunen. Förtroendevalda år 1950 var 1/30, år 1962 1/60 och år 1974 1/160. Färre politiker hade mer makt än innan och genom detta var det möjligt för representanterna att driva en mindre representativ men istället mer enhetlig politik och därigenom få kraftigare genomslag i regionala och nationella politiska frågor. Kommunpolitiken blev mindre lokalt förankrad och riktade fokus mot frågor som rörde hela kommunen alternativt regionen. En annan aspekt på komplexiteten i förhållandet mellan de kommunala makthavarna och medborgarna var faktumet att när det fanns färre förtroendevalda i kommunstyrelsen så blev det enklare för andra intressenter som företag och intresseorganisationer att påverka kommunerna i angelägna frågor. Man vände sig till färre personer med mer makt och beslut kunde enklare och snabbare fattas i tidigare besvärliga frågor. Sådana frågor kunde vara bygglov för ett företag, vilka hus som bör rivas i händelse av omläggningen av en kommunal väg eller andra större frågor som flytten och/eller förläggningen av en ny hamn.¹⁶

4.2 JÄRNVÄGSSYSTEMETS FUNKTION OCH KOPPLING TILL HAMNARNA

Järnvägen har alltid varit förknippad med tunga transporter både inom landet och med sin kontakt med hamnar och transporterna vidare till havs. SJ byggde

¹⁵ Schönbeck, Boris (1994) *Stad i förvandling* s. 73

¹⁶ Schönbeck, Boris (1994) *Stad i förvandling* s. 73

statsbanan mellan 1898-1902 med sträckningen Gällivare – Riksgränsen och sedan vidare mot slutstationen för det norra omloppet, Narvik i Nordnorge. Den byggdes i första hand för att malmyndigheterna som man utvunnit från gruvorna i malmfälten (Kiruna – Gällivare) skulle kunna skeppas från hamnen i Narvik vidare ut i Europa och världen.¹⁷ Statens stora engagemang i utvecklingen av järnvägen i Sverige från slutet av 1800-talet och framåt hade delvis försvarspolitiska motiv men först och främst samhällsekonomiska. Staten var den enda aktör som storskaligt drev utbyggandet av järnvägen i Sverige. Järnvägarna var ett måste för att kunna driva tunga, långtgående transporter från inlandet, genom landet eller till kusten. Före järnvägen fanns endast båttrafik längs de inre vattenvägarna (älvmyningarna) och kusterna men dessa var vid sekelskiftet 1800 – 1900 på god väg att grundas på grund av sedimentering. Järnvägarna byggdes på ett sådant vis att de skulle komplettera de försvinnande vattenvägarnas fraktsystem genom att minska transportmängden på dessa och i förlängningen underlätta transporterna till och från hamnarna.

På grund av den ökande konkurrensen som tågen fick genom att biltrafiken ökade från 1930-talet fastslog staten ett principbeslut 1939 som innebor att all järnväg i Sverige därefter skulle strävas efter att ägas och drivas av staten i syfte att staten då skulle få stordriftsfördelar samt kontroll över omfattningen av järnvägstransporterna. Detta beslut kom att gälla ända fram till 1950-talet då de stora kostnaderna som SJ hade haft för att hålla driften av alla järnvägslinjer blivit för stor och man enades efter 1953 års trafikutredning att aktivt söka anpassa SJ:s transporter efter marknadens efterfrågan. Detta innebor i praktiken att kommunerna som önskat transporter med järnväg till och från industrier och hamnar var tvungna att söka statligt bidrag med stöd av vetenskapliga undersökningar som påtalade den samhällsliga nyttan. Kommunerna var dessutom tvungna att betala en del av den totala byggnadskostnaden för dessa projekt. Större internationella handelshamnar byggdes primärt för att frakta tung last som kom från industriföretag och då var järnvägen dit ett måste då enbart transporter med lastbil var alltför ineffektiva och kostsamma. Eftersom järnvägen var statligt ägd och styrd så kunde en handelshamn inte vara utan stöd från den statliga viljan eller den kommunala stadsplaneringen då marken låg i kommunens ägo.¹⁸

Kring 1950 var Europa, stora delar av Japan och världen i stort behov av exportvaror som malm och trä vilka behövdes för återuppbyggnaden efter det andra världskrigets framfart. I takt med att efterfrågan steg internationellt så ökade även exportmöjligheterna för Sverige att sälja sitt överskott av malm och trä. Malmhamnen i Nordnorge, i Narvik, byggdes av denna anledning ut 1956 och SJ förnyade hela sin vagnmateriel mellan 1965 – 1977 då SJ tillsammans med LKAB köpte in "fler än 4000" nya lastvagnar. 1963 enades regeringen och godkände ett trafikpolitiskt reformprogram där man avvecklade olönsamma järnvägslinjer och satsade på utbyggnad av de lönsamma linjer som fanns både inom persontåg och inom godstransporter.¹⁹

¹⁷ Gullers, Karlsson, Alrenius(1981) *Statens järnvägar 125 år* s. 27

¹⁸ Gullers, Karlsson, Alrenius(1981) *Statens järnvägar 125 år* s. 76

¹⁹ Gullers, Karlsson, Alrenius(1981) *Statens järnvägar 125 år* s. 13

Hamnutvecklingen som hade gått mot byggandet av större regionalhamnar hade medfört att mindre hamnar blivit utkonkurrerade och tvingats stänga. Dessa hamnar hade innan järnvägens utbredning i Sverige haft som funktion att frakta gods inom landet. SJ tog till stor del över denna funktion och lät frakta godset med järnväg. Utvecklingen hade gjort så att SJ blivit fullbelamrade och inte kunnat frigöra den mängd transportmedel som en alternativ transporter av hela Piteåindustrins trävaror hade krävt.

5. FLYTTEN AV PITEÅ HANDELSHAMN

5.1 ARVET FRÅN KRIGSÅREN

Året var 1952 och Piteå stads stadsfullmäktiges då hamndirektionens ordföranden Sven Dahlberg skrev den 31 maj till Länsstyrelsen att staden "vitsordar" behovet av att man fått tillstånd av staten att höja hamnavgifterna. Dessa nyvunna intäkter skulle användas till att rusta upp den gamla handelshamnen som var belägen i den inre Pitfjärden. Hamnen var på "praktiskt taget alla områden i behov av en upprustning efter de många krigs- och krisårens nödtvungna försiktighet". Piteå stads hamn var alltså redan 1951 i ett kraftigt undermåligt skick och det hade behövts fyra med tillhörande signalstation i Pitsund, underhåll av kajer och hamnfastigheter i form av ommålning och en allmän uppfräschning bara för att ha nått upp till en normal standard. ASSI:s boardfabrik på Lövhöjningen planerade att fördubbla sin produktion under den kommande vintern vilket kom att kräva ytterligare behov av kajutrymmen. Det kooperativa förbundet och AB Cementa skrev framställningar till staden om dess behov av ett utökat utrymme vid kajen och platser längs denna som var tänkt till för byggen av magasin. Med dessa skrivelser till grund tog hamndirektionen beslutet att sätta igång vissa planeringar för en utökad byggnation av hamnen under kommande år.²⁰

I ett brev i april 1953, underskrivet av Sven Dahlberg, krävde Piteå stad förändringar i form av ekonomiskt stöd av regeringen. Hamnen behövde hjälp med sin största utgiftspost som var lånekostnaderna för uppmuddringen av Pitsundets från 1926. 1944 års hamnutredning visade på att kostnaderna för sundets tillkomst och underhåll var en allt för stor börda för en liten hamn som Piteås att ensam bära. Utredningen föreslog i sitt betänkande att Pitsundet skulle få beteckningen "riksfarled" och att staten med detta skulle ta över kostnaderna. Beteckningen riksfarled innebar att den tilltänkta hamnen i sådana fall skulle ha ingått i statens transportleder och därmed fått vist stöd av staten och andra fördelar som exempelvis bidrag till muddring och isbrytning till och från hamnen under vinterhalvåret. Vid tidpunkten då detta brev skrevs hade detta krav inte gett resultat men kravet på förändring hade ställts. Vidare fortsatte Dahlberg med att konstatera att landshöjningen skapade stora problem för sjöfarten. Han fortsatte med att förklara att näringslivet skulle kunna komma att kräva kaj- och lagerutrymmen de närmaste åren till följd av ökningen av det så kallade "grovgodset". Detta gods transporterades av SJ i den omfattningen att handelshamnen i Piteå inte hann med att frakta bort det i löpande tid utan att godset därför blev tvunget att magasineras periodvis. Import av kol- och koks

²⁰ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 31/5-52

kom att öka vilket krävde utrymme vid kajplatserna. Hamnen var dessutom omodern och hade inte någon kranutrustning. Det var även svårt att få tillgång till handlossningspersonal på grund av att det var farliga lossningsarbetet. Alla dessa problem skapade långa lastperioder som hämmade sjöfartens utveckling.²¹

5.2 KAMPEN FÖR SKUTHAMNS FORTLEVAD FÅR SIN BÖRJAN

I oktober månad samma år skrev Sven Dahlberg ett brev till det Kungliga Kommerskollegiumet i Stockholm där han förklarade att Piteås hamn hade höga avgifter i jämförelse med exempelvis Luleås och Haparandas hamnar. Haparanda konkurrerade Piteå inte med och det ansåg Sven Dahlberg därför var oviktigt i sammanhanget. Luleås intäkter kom från malmskeppningen och höll låga taxor i konkurrenssyfte men innehade endast en blygsam del av skeppningen av virke i regionen. Dahlberg menade att detta var helt oriktigt och hindrade Piteås sjöfart från att utvecklas. Dahlberg fortsatte med att påstå att handelskammaren i Luleå saknade kunskap och hade bedömt de olika städernas behov baserat på "oriktiga premisser" som exempelvis påståendet att Piteå saknade fysiska förutsättningar för anläggning av en bra fungerande hamn. Piteå hade redan en god fungerande hamn men det saknades pengar för att behålla standarden.

Länsstyrelsen svarade på Sven Dahlbergs rapport att underhållet av hamnen i Piteå visst hade blivit åsidosatt under krigsåren. Det Länsstyrelsen även kom att ta i beaktning var argumentet från handelskammaren i Luleå där man undrade ifall det var någon mening att rusta upp Piteås handelshamn till modern standard då man ansåg att skeppningen av kol- och koks kunde skötas via Luleås och Skellefteås hamnar. Förslaget var alltså att helt stänga ned Piteås handelshamn till förmån för de andra två närliggande handelshamnarna. Sven Dahlberg svarade med att ge ett exempel taget från verkligheten där han visade på att transportkostnaderna fördubblades då man avlastade sändningar med kol- och koks i Luleås och Skellefteås hamnar och att det sedan kördes via järnväg till Piteå. Sven Dahlberg konstaterade upprört att: "Handelskammarens resonemang på denna punkt saknar helt kontakt med verkligheten." Syftet med detta brev var att be Kungliga Kommerskollegiumet att bifalla stadens ansökan från 15/4 att anslå mer pengar till Piteå stads handelshamn.²² Resultatet av debatten blev inte nedläggning av hamnen men inte heller någon nämnvärd direkt förbättring av den och eftersom den politiska processen i 1950-talets Sverige arbetade långsamt lät statens beslut om anläggandet av en ny handelshamn i Piteå stad vänta på sig i mer än ett helt decennium till.

5.3 BESLUT OM EN HAMNUTREDNING TAS

Hamnstyrelsen fick 24 augusti svar från det Kungliga Kommerskollegiumet att man hade beslutat att genomföra en hamnbidragsutredning angående Piteå stads önskemål om att få en handelshamn bekostad av staten. Utredningen

²¹ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 7/4-52

²² PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 22/10-52

krävde in utförlig deklarerings mellan 1951 – 1953 på inkomster/utgifter med specifikation på viktigare poster, årsbalansräkning, totala fartygsavgifter med fördelning på in- och utrikesfartyg samt totala utgifter med fördelning på in- och utrikestrafik och till sist redovisade kapitalinvesteringar mellan 1947 – 1954.²³

Sven Dahlberg svarade i ett brev till det Kungliga Kommerskollegiumet att företaget Munksunds AB skulle enligt beslut som togs av styrelsen redan ha byggt ut sin sulfatfabrik i Skuthamn samt att statens skogsindustrier på Lövholmen nu hade fördubblat sin boardfabrik. Lövholmens sågverk som även det ägdes av staten hade byggts ut till att bli ett av landets modernaste sågverk. Citerad skriver Dahlberg: ”Den ökade industriella produktionen medför bl.a. att det tonage som anlöper hamnen blir allt större och större vilket i sin tur medför ökade krav på djup och svängrum i farlederna.”

5.4 MASSIVA KRAV PÅ FÖRBÄTTRADE TRANSPORTMÖJLIGHETER

Efter detta börjar näringsidkare och intressenter sända in skrivelser till Hamndirektionen för att kunna påverka utvecklingen av transportmöjligheterna till havs. Munksunds AB ställde krav på att hamnen skulle ha skaffat en bemannad signalstation så att in- och utskeppning kunde göras utan fara under natten.²⁴ K.A. Forsén AB skrev att ”de svårigheter för vår näring att skeppa över Piteå kaj på grund av brist på kajplatser för uppläggning av sågade trävaror”. Företaget ansåg sig tvunget att inskränka vidden av sin verksamhet på grund av bristen på lastutrymme som uppstått vid avlastning av wallboard från Piteverken, utrivning av kolgårdarna samt genom importen av olja. Vidare hade Forsén begärt att kommunfullmäktige skulle ha sett sig om efter alternativa lösningar och tagit initiativ till en utbyggnad av kajerna.²⁵

I oktober 1954 skrev handlare Bertil Brounéus till Hamnstyrelsen från Pite stuveri AB att på grund av den ökande handeln med wallboard, kol och cement så hade det nuvarande utrymme vid kajen tagits i anspråk med oskäligt långa lastningstider till följd. Han fortsatte med att påpeka att han ansåg att en utbyggnad och en rationalisering av hamnen borde komma till stånd snart. Samma dag skrev handlaren E.A. Lundqvist AB ett liknande brev där han föreslog att Hamnstyrelsen borde rekommendera att flytta till samt byggt ut vid den västra kajen där det redan fanns järnvägsspår utlagda. Transporten dit till och från borde genom detta gått smidigt.²⁶ Föreningen Nordsvenska Köpmanna AB skrev att ”behovet för upplagsplatser och mark för magasin är enligt vår uppfattning oundgängligen nödvändigt i närhet av kaj, järnvägsspår och bilväg.”²⁷ ASSI ville låta bygga ut den västra kajen då utskeppningen av wallboard samt att inskeppningen av stenkol och olja förväntades öka. Om ombyggnaden skulle ha skett avsåg ASSI att ha förbundit järnvägsspåret vid kajen med järnvägsspåret som ledde till företagets industrier då detta kraftigt skulle ha minskat tiden för lastning och förbilligt lossnings- och

²³ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 24/8-54

²⁴ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 30/8-54

²⁵ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 25/9-54

²⁶ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 6/10-54

²⁷ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 12/10-54

lastningskostnaderna.²⁸ Det kom alltså ett massivt krav från politikerna, näringsidkarna och industrierna på en förbättrad, alternativt ny sjötransport och hamn. Detta var en fråga för hela samhället och alla intressenter, små som stora, förstod att det var av största vikt för handeln och stadens framtid att en förändring snarast var tvungen att ske.

5.5 SCA GÅR ETT STEG LÄNGRE

SCA tog ett steg till då företaget passerade Hamndirektionen och kontaktade det statliga Kungliga Kommerskollegiumet och påtalade vilka brister Piteås hamn hade och vad som behövde förbättras. I ett brev till det Kungliga Kommerskollegiumet kritiserade Piteå stads Hamndirektion Munksunds AB´s krav på en sänkning av hamntaxan för trävaror och kalksten. Dessa skulle ha sänkts på grund av ökade kostnader och minskade intäkter som kom av bruket av vad bolaget menade var en ineffektiv hamn. Denna ineffektivitet berodde delvis på att hamnen var för grund och att båtar ibland rammade botten samt att man på grund av detta hade behövt skrapa upp och grunda hamnen ytterligare. Vidare var signalsystemen för ålderdomliga och man behövde utveckla dessa så att bolaget ha kunnat nyttja hamnen även under natten utan risk för ramning och andra olyckor. Kravet som Munksunds AB fastställde var att Piteå stad skulle åtgärda dessa ”brister” innan man lät bygga om och investera i den gamla hamnen. Piteå stads hamndirektion menade i sin tur på att dessa påstådda brister inte fanns dokumenterade skriftligen eller muntligen och att det därför inte fanns några som helst belägg för att det hade förhållit sig på det viset. Hamndirektionen förnekade helt sonika att det fanns några problem.

Att man inte underlättade för trafik av större lastfartyg under dygnets mörka timmar fick hamndirektionen bakläxa av Kungliga Lotsstyrelsens expert som ansåg att man genom detta inte hade uppfyllt kraven på att ”trafiken utan hinder och risk kan anlöpa hamnen”. Kravet på en akustisk lotsning var definitivt medan en sänkning av hamnavigifterna inte var aktuell då så gott som all kalklastning redan hade upphört samt att Munksunds AB redan innehade halva priset på avlastning av trävaror på sin egen del av hamnen”.²⁹

5.6 JÄRNVÄGSTRAFIKEN BYGGS UT TILL MUNKSUND

SJ påbörjade under 1954 byggandet av en järnväg mellan Piteå och Munksund som förväntades bli klar under senare delen av 1955. Denna utbyggnad beskrevs av Skuthamns Hamnkaptén Eric Lindeberg i ett brev på Hamndirektionens vägnar adresserat till det Svenska Hamnförbundets byrå. Brevet i sig självt var ett svar på det gemensamma krav som SCA och Lövholmens sågverk hade ålagt Hamndirektionen att de hade beslutat låta bredda Munksundet från 30 till 40 meter samt fördjupat det från 19 till 23 fot (5,8m till 7m). Vidare bekräftade Eric Lindeberg att någon egentlig samarbetspartner/intressent som skulle ha varit med och utvecklat hamnen inte

²⁸ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 18/10-54

²⁹ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 22/12-54, brev till Kungliga Kommerskollegiumet ”Angående Munksund AB:s yttrande angående vissa begärda förhöjningar i hamntaxan i Piteå för vissa varor”.

fanns för närvarande och det gemensamma kravet som träindustrierna hade ålagt Hamndirektionen att ordna om en ny lyftkran hade inte heller ordnats.³⁰

I en skrivelse från Norrbottens och Västerbottens läns handelskammare till Hamndirektionen i Piteå berättade man att man tillsatt en speciell kommitté som skulle ha genomfört en utredning angående frågan om en förbättrad hamn och för ett framläggande av förslag till åtgärder då önskemål och krav på en förändring sedan länge kommit från ledande intressenter. Kommittén hade begärt önskemål och synpunkter i frågan och tryckte på att de var speciellt intresserade i konkreta förslag samt att de underströk att det redan fanns sådana. Svar önskades av Hamndirektionen senast den 15/11-1955.³¹

5.7 SKELLEFTEÅS KLEMENÅS ATTRAKTIVARE ÄN SKUTHAMN

I början av 1956 fick Hamndirektionen en skrivelse från Piteå Älvdals Sågverksägareförening där det förklarades att brevet var skrivet efter påtryckningar från "ett flertal trävaroexportörer". Man önskade förmå Hamndirektionen att förbättra sin effektivitet i Piteå hamn då man ansåg att andra exportörer av trävaror hellre valde den konkurrerande Skellefteå hamn Klemenås som utskeppningsplats då den hamnen hade förmånligare service. Sågverksägareföreningen ville få fler och större uppläggningsplatser för virkesutskeppning då man ansåg att alltför stor plats inte öronmärkts för träindustrin som var den dominerande i Norrbotten. Att allt för stor del av kajplatserna blev disponerade av utländska importörer med magasin och exempelvis kolupplag skrämde bort de stora exportörerna av trävaror som med fördel fick det utrymme de behövde för att driva en effektiv export vid Skellefteå hamn. Konkreta förslag till förbättring av konkurrensmöjligheterna i Piteå hamn var muddring längs kajen i samband med förlängning av kajplatserna som sedan skulle ha disponerats av exportörerna.³²

5.8 HAMNFRÅGAN KÖR FAST

Den 19 juli 1956 hölls det ett sammanträde i rådhuset för intressenter beträffande sjöfartsfrågor rörande Piteå stads hamnområde. Den senaste fem åren ständigt återkommande frågan om vem som bar ansvar beträffande isbrytningen till Skuthamn togs upp och man redogjorde en gång för alla att statlig isbrytning var gratis men att denna tjänst gällde endast transportvägarna till havs och inte inne i hamnområdena där Skuthamn var beläget. Genom konstaterandet av detta faktum var isbrytningen sista biten in till hamnen en kostnad som låg på stadens och intressenternas axlar. Förslaget var att man skulle ha låtit främst SCA använt sig av sina bogserbåtar för att röjt en isväg fram till Skuthamn. Detta var inte var någon omöjlighet men var dessvärre

³⁰ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 24/1-55, Brev till det svenska Hamnförbundet i Stockholm skrivet av Hamnchef Eric Lindeberg i syfte att klarlägga SCA:s krav på att Hamndirektionen skulle låta bredda Munksundet.

³¹ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 26/10-55, Brev till Hamndirektionen i Piteå från Norr- och Västerbottens läns handelskammare:

³² PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 12/1-56, Brev till Hamndirektionen från Piteå Älvdals sågverksägareförening angående föreningens krav på en förbättrad service skulle skapas i Skuthamn.

förenat med en fast och ökad kostnad som sedan intressenterna skulle ha fått dela på. Frågan om hur detta skulle ha genomförts sköts till framtiden. Man diskuterade hur djupt man skulle ha behövt muddra Munksundet så att det kunde använts av större skepp utan risk för grundstötning. Det förelåg även vissa problem med planen att förlänga kajen som var tänkt för skogsindustrierna då man hade behövt spränga bort förhårdnader i marken, så kallade "knölar", för att kunna göra detta. Pitsundet behövde dessutom rätas ut och muddras upp för att kunna ta större fraktskepp vilket var en stor kostnad. ASSI och SCA förespråkade att man borde anlägga en oljehamn innanför Pitsundet intill Skuthamn då man skulle få lägre omlastningskostnader om all av- och pålastning var vid samma hamn.³³

Under de följande två åren dividerades det på lokal nivå i Piteå stad hur, var och vem som skulle genomföra den potentiella muddringen av de båda sunden och primärt till vilken kostnad. Ingen gemensam lösning stod att finna så på grund av denna utveckling höll den 18 februari 1958 det Norrländska Hamnförbundet sammanträde i Sundsvall där man tog upp diskussionen om hur problematisk frågan varit. Man hade inte kunnat bestämma vem som skulle ha nyttjat de begränsade hamnplatserna och detta hade negativt påverkat träindustrins utveckling. Man påpekade att ett visst samarbete och samordning beträffande gemensamma intressen som exempelvis vid en förläggning av oljehamnar och fördelningen av kajutrymmen borde ha upprättats då detta låg i alla intressenters intresse. Man skulle hädanefter tillämpa "den öppna dörrens politik".³⁴

5.9 KAPPLÖPNING I BYGGANDET AV KRAFTLINERFABRIKER

I april 1958 hade länsstyrelsen i Norrbotten lämnat en framställning till regeringen angående utvecklingen och till utbyggnaden av skogsindustrin i länet. Bakgrunden till detta låg i en utredning om virkestillgången i länet som länsstyrelsen genomfört där slutsatsen var att en stor del av naturresurserna i Norrbotten inte hade nyttjats på grund av att det saknats tillräcklig industri och transportmöjligheter. När ASSI fick denna undersökning hade företaget redan genomfört en liknande utredning där man kommit fram till ungefär samma sak. ASSI hade undersökt möjligheten att ha byggt en fabrik som skulle ha tillverkat kraftliner i Karlsborg i Kalix. I Karlsborg fanns det redan ett pappersbruk och en sulfatfabrik men det fanns inte tillräckligt med virke i området som hade kunnat försörja en kraftlinerfabrik. En sådan virkestillgång fanns redan tillgänglig i Piteåområdet. ASSI bestämde sig tills sist för att uppföra fabriken i anslutning till Lövholmens bruk. Uppförandet av en kraftlinerfabrik i Piteå var inte möjligt utan statligt stöd på grund av den stora kostnaden som bygget av fabriken krävde och det var långt ifrån självklart i andra konkurrerande industriers ögon att ASSI och Lövholmens bruk skulle få förlägga fabriken inom Piteåregionen.³⁵

³³ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 19/7-56, protokoll fört från öppet sammanträde i rådhuset i Piteå mellan kommunstyrelsen, Hamndirektionen och intressenter angående Skuthamns utvecklingsmöjligheter.

³⁴ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 18/2-58, protokoll fört vid sammanträde med det Norrländska Hamnförbundet i Sundsvall.

³⁵ Valeur, Christian (2003) *Papper och massa i Västerbotten och Norrbotten* s.252-253

SCA som redan hade fattat ett principbeslut om att bygga en kraftlinerfabrik i Munksund föreslog i januari 1959 regeringen att företaget till ASSI istället skulle överlämna 180 000 ha skog beläget mellan Luleå och Råneå älvar. ASSI hade då fått tillräckligt med skog för att kunnat starta sin kraftlinerfabrik i Karlsborg och i gengäld hade SCA fått skog av staten inom Piteåområdet som motsvarat värdet av den bortskänkta skogen. SCA:s förslag var att sedan fördelaktigt, utan statligt stöd, ta på sig kostnaden för att ha låtit bygga en större kraftlinerfabrik med en kapacitet av 210,000 ton/år, vilket hade varit 70 miljoner i byggnadskostnad samt 5 miljoner billigare i drift/år än om båda företagen hade uppfört var sin mindre fabrik.

Varken regering eller riksdag tog hänsyn till det fördelaktiga förslaget från SCA utan beslutade istället att bevilja ASSI:s förslag om ett kraftlinerbruk om 100,000 ton/år i Piteå. Detta politiska beslut resulterade i en slags kapplöpning mellan de båda stora företagen om vem som skulle bli färdig först. Alternativen för de båda företagen vägde mellan Lövholmen, Munksundet och Haraholmen. Haraholmen hade betydande fördelar där det fanns god och tålig mark att bygga på samt att inloppet mot holmen var tillräckligt djupt för att ta emot djupgående internationella fartyg. Vidare var Haraholmen bättre sett ur en politisk vinkel då man i anslutning till en kraftlinerfabrik behövde bygga en kraftigt illaluktande sulfatfabrik som dessutom löpte risk att förorena vattnet.

Hade man byggt en sådan fabrik var det risk för kommande konflikter med både hälsovårdsmyndigheter och den allmänna opinionen som inte ville att stanken skulle förstöra stadens trivsel.³⁶ Det hela slutade i att förläggningarna kom att för SCA bli i Munksundet och för ASSI i Lövholmen. Haraholmen tillhörde Piteå landskommun och de andra två Piteå stad. Det var viktigt för dessa två småkommuner var för sig vart förläggningen kom att bli och företrädarna för Piteå stad under ledning av dess starke man Axel Bengtsson fick i nära samarbete med ASSI:s disponent Claes Breitholtz igenom tillståndet att förlägga en fabrik inom Piteå stad kommun. Förläggningarna av dessa båda kraftlinerfabriker kom att kraftigt öka mängden varor som skulle transporteras och genom detta även kravet på de framtida transportmöjligheterna.³⁷

5.10 CEMENTA AGERAR I FRÅGAN

Under början av 1959 lät AB Cementa meddela att företaget på grund av den ökande cementtransporten önskade bygga en cementsilo i anslutning till Skuthamn och vid den västra kajen som genom detta behövde förlängas med 100 meter. AB Cementa var endast intresserad av att anlägga en ny cementsilo ifall de fick köpa marken den stod på så att företaget visste att det kunde ha disponerat marken i framtiden. Det andra kravet var ifall överenskommelsen kunde ha träffas innan våren innevarande år. Det enda kravet man hade ålagt hamnen var att den måste ta på sig viss muddring vid anläggningsplatsen för silon på grund av att den var för grund för de i framtiden förväntade större och

³⁶ Susanne Pettersson beskriver i sin C-uppsats från 2001 "Tung industri påverkar – En fallstudie av SCA i Skuthamn" att det i samband med SCA:s beslut om att bygga en kraftlinerfabrik uppkom en konflikt som gällde stadens kringliggande miljö och specifikt i Piteå Ytterfjärd.

³⁷ Valeur, Christian (2003) *Papper och massa i Västerbotten och Norrbotten* s.253-254

mer djupgående transportfartygen. Enligt Cementas rapporter kunde det utläsas att införseln av cement hade ökat de senaste 13 åren och företaget trodde att detta skulle komma att öka ytterligare kommande år sett till utvecklingen och behovet av cement i världen generellt.³⁸

ASSI:s disponent Claes Breitholz lät under våren 1962 via en skrivelse till hamndirektionen i Piteå stad meddela att Lövholmens bruk sökte förmå staden att stödja förslaget om att förlägga den tilltänkta oljehamnen innanför munksundet och helst i direkt anslutning till bruket. Orsaken till detta var att få arbetskraften nära till fabriken och för att säkerställa konkurrensen mot SCA och dess tillverkning av kraftliner. Det fanns ett stort behov av byggnadsmark i Piteå innerfjärd som Piteå stad inte kunde bevilja dessa stora företag varken praktiskt eller politisk och inte heller alla dessa krav på en och samma gång.³⁹

5.11 STATLIGT KRAV PÅ CENTRALHAMNAR

I en riksdagsmotion i januari begärdes det att frågan om hur man bäst skulle ha kunnat förbilliga sjötransporterna längs norrlandskusten vintertid togs upp. Norrlandskustens hamnar var under massiv uppbyggnad och stora utvidgningar planerades under den kommande tiden. Hamnarna byggdes delvis upp och finansierades genom statliga bidrag som beviljades av arbetsmarknadsstyrelsen. Argumenten som fördes fram av staten var att ett fåtal större centralhamnar borde ha byggts upp utanför städerna i syfte att ha innehaft ett rejält vattendjup som kunnat ta emot oceangående fartyg med stor last. Vidare påtalades det att man förlorade mycket pengar vintertid på grund av att hamnarna till stor del var igenfrusna under den kallaste vinterperioden och att en stor del av handeln gick förlorad genom detta. Det viktigaste argumentet man menade på var att alla hamnar skulle ha tjänat på att ha haft ett mindre antal centralhamnar där man kunnat argumentera för att staten skulle ha tagit på sig en del av kostnaderna genom att upprätthålla en isfri transportväg året runt. Den rådande splittringen låg alla endast till last och ingen till fördel. "Kortast möjligaste landtransporter är nödvändiga för undvikande av allt för höga fraktkostnader".⁴⁰

SCA svarade på motionen och menade på att kravet på en utredning beträffande en isfri storhamn var verkningslöst ifall staten inte såg till att hålla hela transportvägen söderut isfri kontinuerligt.⁴¹ Om detta kunde ha blivit verklighet så måste isbrytarna omdestinerats och utökas i antal för att täcka områdena kring norrlandskusten. Kravet på en utredning var verkningslös innan man tagit itu med detta problem då SCA annars tvingades välja närmaste isfria

³⁸ PSH E1C:3, Korrespondens 1950-1959 18/1-59, Cementinförseln ökade stadigt från 1945 och ca 5000 ton fram till 1958 och ca 11000 ton.

³⁹ PSH F1:12 Korrespondens, Hamnutredningar 1960-1966 14/5-62, till Hamndirektionen i Piteå från ASSI Lövholmens bruk skrivet av disponent Claes Breitholz som var mottaget av Hamnkaptén Eric Lindeberg.

⁴⁰ PSH F1:12 Korrespondens, Hamnutredningar 1960-1966 13/3-63, Protokoll från riksdagsmotion angående hur vintertrafikens ekonomi möjligen skulle ha kunnat förbättras.

⁴¹ I ekonomihistorikerns Martin Erikssons licentiatavhandling Sjötransporter och regional omvandling: Regleringen av den norrländska vintersjöfarten 1940-1975, visar han på s.6 att Piteås hamn mellan 1945 – 1954 per år och räknat i medeltal per dagar, hade stängt i 130dgr, Klemenäs 112dgr och Holmsund 80 dagar. Att det var så stor skillnad i antalet öppna dagar för hamnarna spelade garanterat en roll i SCA:s bedömning av val av utseppningshamn.

hamn för sina transporter och dessa skulle då ha blivit i de flesta fall Umeå eller Sundsvall.⁴²

5.12 KAPTENSUDDEN FÖRORDAS SOM HAMN MEN RATIFICERAS

I oktober 1963 stod arkitektfirman Kjessler & Mannerstråles utredning klar beträffande förläggandet och utförandet av en hamnanläggning vid Kaptensudden inom Piteå stad. I denna stod det att den uttryckligen skulle ha betjänat både staden och ASSI. Utredningen var baserad på de uppgifter man fått genom kontakten med Piteå stads hamnmyndigheter, ASSI, Kungliga Sjöfartsstyrelsen samt genom statens meteorologiska, hydrologiska och geotekniska institut. Det saknades dock statistik om hur lång genomsnittlig liggtid för fartyg vid kaj vid olika typer av gods samt statistik över hur lastat och lossat gods sett ut. Dessa frågor lämnades till vidare till diskussion mellan industri- och transportbolagen. Vidare saknades det en geoteknisk utredning angående grundförhållandena för platsen för den tilltänka hamnanläggningen som skulle ha utförts av Kjessler & Mannerstråle innan man definitivt förordnade platsen.

I utredningen tog man hänsyn till hamnens förväntade livslängd, vattenförhållanden och grundförhållanden. I avsnittet om grundförhållanden togs det upp att landhöjningen i sig inte var något problem då man räknar med att klara sig med de 8,5m vattendjup som finns att tillgå samt vid behov muddra. Det fanns tyvärr redan begränsade möjligheter för utbyggandet av kajplatserna samt att man inte riktigt visste hur massivt den framtida handeln skulle komma att utveckla sig och om det var möjligt för den tilltänkta hamnen att anpassa sig. Man såg en tendens till ett kraftigt ökande av storleken på fartygen vilket kanhända kunde kräva ett ökat vattendjup i framtiden samt längre och mer omfattande kajplatser. Ur den ekonomiska synvinkeln sett var det inte heller bra att hamnen var igenfrusen fyra månader per år vilket direkt tog bort en tredjedel av den möjliga transporttiden via havet till staden. Vidare hade man vid anläggning av en hamn vid Kaptensudden varit tvungen att dra dit ett nytt järnvägsspår som i detta fall beräknades öka anläggningskostnaderna med 11 % i kostnadsförslaget.⁴³

I ett tillägg till utredningen i november månad samma år kom man fram till uppgifterna om att vattendjupet inte stämde och att det låg på endast 7,5m istället för 8,5m. Vidare jämförde man de olika kostnadsförslagen rent ekonomiskt men lade ned stor vikt vid det sjöfartstekniska kvalitativa argumenterandet om hur man praktiskt skulle komma att använda sig av hamnen i framtiden. Den tilltänkta piren låg fel och var inte idealisk eftersom fartygen före förtöjningen behövde nalkas piren med sin längdaxel i det

⁴² PSH F1:12 Korrespondens, Hamnutredningar 1960-1966 21/3-63, Brev från SCA och Munksunds AB till Piteå Hamndirektion angående riksdagsmotionen från 13/3 som behandlade vintersjötrafiken. Lennart Enström menade att godset borde skeppas från närmaste isfria hamn och att den genomförda utredningen inte hade något värde så länge som frågan om isbrytning inte var löst.

⁴³ PSH F1:1 Ämnesordnade handlingar, Hamnutredning 1960-1966, Utredning betr. hamnanläggning 17/10-63

närmaste vinkelrät mot den huvudsakliga vindriktningen SO och NW". Olika förslag jämfördes ekonomiskt och kostnaderna för järnvägsbygge, konstruktion och muddring skiftade stort. Tillägget till utredningen avslutades med ytterligare alternativlösningar till hamnlokaliseringen välkomnades men att intressenterna då måste ta personlig kontakt med Kjessler & Mannerstråle.⁴⁴

Den 30/10 1963 höll Piteå stads hamndirektion sammanträde angående problemen med nedisningen av hamnen vintertid. Direktionen påtalade risken med att skogsbolagen annars kunde ha kommit att ha använt sig av andra hamnar som Holmsund i Umeå och Klemenäs i Skellefteå, vilka redan hållit sjövägen isfri. Vidare hade Piteå stad sökt påverka staten att vara mer behjälplig med upprätthållandet av en isfri farled längs hela norrlandskusten. Hamndirektionen erbjöd ASSI att staden kunde ha låtit bygga hamnanläggningen på Kaptensudden om garanti lämnades av ASSI att bolagets skeppning skedde över den inre hamnen. Mötet avslutades med att man bestämde sig för att ansöka hos den Kungliga Sjöfartsstyrelsen om att i likhet med Skellefteås hamn Klemenäs vintertid ta ut ytterligare 25 % i fartygsavgifter⁴⁵

5.13 ALTERNATIVET BLIR HARAHOLMEN

I ett sammanträde i februari 1964 mellan Piteå stads hamndirektion tekniska kommitté kom man fram till att den enda av de små pirerna och hamnarna som hade 7m vattendjup var Skuthamns. De andra var alldeles för grunda och detta medförde en massa problem med avlastningar som fick avbrytas och omdirigeras till andra hamnar. Staden önskade muddra upp innerfjärden men blev tvungna att invänta ett juridiskt godkännande från den statliga vattendomstolen som beräknades vara färdigt senast 30/6-65. Syftet var att man inte ville förorena grundvattnet i Piteå stad då reningsarbetet från SCA redan då i dagsläget var ansträngt. Muddringen beräknades kunna vara genomförd tidigast 17/9-65.⁴⁶

SCA:s disponent Lennart Enström skrev då ett brev den 8 juni till hamndirektionen i Piteå stad där han påtalade följande: "Jag vill än en gång framföra att vi här ute i Skuthamn och Munksund icke ser någon anledning till att vi skall bidra till uppmuddring och förbättring av stadens inre hamn utan borde man istället differentiera avgifterna mellan yttre och inre hamnen." Enström menade att företaget inte skulle komma att ha stor nytta av muddringen och därför inte borde vara med och betala för denna.⁴⁷

Norrbottenskuriren skrev den 14 augusti 1964 att Piteå framgångsrikt hade satsat 3 670 000 kronor på att bygga den nya oljehamnen på Haraholmen.

⁴⁴ PSH F1:12 Ämnesordnade handlingar Hamnutredning 1960-1966, Tillägg till Utredning 17/10-63, 8/11-63

⁴⁵ PSH F1:12 Ämnesordnade handlingar Hamnutredning 1960-1966 § 99-100 30/10-63, Protokoll från sammanträde med Piteås Hamndirektion angående Skuthamns problem vintertid. SCA:s och ASSI:s representanter medverkade på mötet.

⁴⁶ PSH F1:12 Ämnesordnade handlingar Hamnutredning 1960-1966 12/2-64, Protokoll från sammanträde angående den planerade muddringen av Munksundet samt utbyggnaden av kajen vid Kaptensudden. Deltagande i sammanträdet med Piteå Hamndirektion och Tekniska kommitté, var även ASSI:s och SCA:s representanter.

⁴⁷ PSH F1:12 Ämnesordnade handlingar Hamnutredning 1960-1966 11/11-65

Tidningen ansåg att Piteå landskommun fått "på pälsen" flera gånger då de tidigare köpt upp området vid Haraholmen i syfte att söka staten att anlägga LKAB:s malmhamn där som sedermera istället förlades i Luleå. Inköpet hade i förlängningen istället visat sig vara en bra affär. "Oljehamnen är ännu inte någon storhamn men den anses vara Sveriges modernaste. Djupet är 12 meter och vilket möjliggör infart för 16000-tonnare".⁴⁸ Detta vattendjup innebar i praktiken att man nu kunde ta sig an de största internationella transportfartygen och de uppenbara fysiska fördelarna med Haraholmen som anläggningsplats gick inte någon förbi.

5.14 SCA STÄLLER ULTIMATUM

I augusti 1965 höll Piteå stads hamndirektion möte med SCA som företrädde av dess disponent Lennart Enström angående företagets krav på en lösning på problemen de små hamnarna inne i Piteå innerfjärd hade med att klara av att ta emot större lastfartyg. Enström lät meddela att SCA:s centralhamnar var Sundsvall och Holmsund medan Skuthamn för företaget var "ett frågetecken". Om splittringen mellan hamnarna i Piteådistriktet fortgick kunde det komma att spoliera hela den stora handeln och SCA:s transporter medräknat. Som Enström såg det fanns det fyra alternativ på hur hamnutvecklingen i Piteå kunde komma att se ut de närmsta åren:

- Alternativ ett var att det inte blev någon förändring.
- Alternativ två var att det byggdes en handelshamn i Skuthamn.
- Alternativ tre var att det byggdes en handelshamn i Haraholmen.
- Alternativ fyra var att SCA lät all sin skeppning gå via Holmsund.

Enström fortsatte med att påpeka att det anlöpte idag stora och för pappersmassaindustrin specialbyggda fartyg till de svenska hamnarna vilka på returrenorna dessutom var byggda för att ta olja som returfrakt. Dessa fartyg krävde ett vattendjup på minimum 11,5m vilket inte Piteå innerfjärd kunde erbjuda. Vidare krävde dessa båtar en mycket större avlastningsplats med en mycket effektivare lastning än vad man då hade att erbjuda i Piteå. Enström lät meddela att SCA funderade på att ta skeppningen av företagets varor från Skuthamn och vidare till Holmsund eller Umeå på grund av de problemen som Piteås hamnar hade. Piteå behövde en internationell hamn annars så kom det spridda arbetet med de fyra hamnarna Kaptensudden, Lövholmen, Haraholmen och Skuthamn; att "ta död" på sig.

Hamndirektionen svarade att de helst velat ha en regionalhamn men förklarade även att de inte hade något egentligt "krav" på en sådan samt att ASSI periodvis blivit tvingade att skeppa sin last via Skuthamn. De menade att både SCA och ASSI tjänade på att använda Skuthamn då kostnaderna för isbrytning och stordriftsfördelarna beträffande, lotsning, lastning och lossning blev stora om man nyttjade olika hamnar. Hamndirektionen meddelade att de hade godkänt från kommunfullmäktige att muddra i Pitsundet så att nödvändigt djup kunde uppnås. Mötet avslutades med att Hamndirektionen lovade att göra vad de kunde i frågan samt att ASSI lät meddela att företaget skulle beställa en

⁴⁸ Norrbottenskuriren 14/8-64, "Piteå har satsat över 3 miljoner på den nya oljehamnen".

vidare undersökning om Kaptensudden kunde användas som utskeppningshamn.⁴⁹

En sammanställning av trafiken genom Munksundet hade genomförts föregående år och mellan 1959-1963:

ÅR:	1959	1960	1961	1962	1963
Antal fartyg	452	374	426	360	604
Fartyg ton	159896	140884	145948	121814	276408
Trävaror och wallboard	153867	131290	124816	130581	130365
Andra varor	233907	415833	249930	253381	211228
Summa	387774	547123	374746	383962	341593

Trafiken sett till antalet fartyg ökade med 67 % mellan 1962 – 1963 medan antalet ton fraktat gods låg kvar på en normal nivå. Slutsatsen av detta var att de större transportfartygen hade valt att skeppa sitt gods via andra hamnar än Skuthamns medan Skuthamn istället tog emot så många små lastfartyg som det var möjligt. Orsaken var att Skuthamn hade för lågt vattendjup.⁵⁰

Industrierna var inte de enda som såg sig om efter en lösning till hamnfrågan. Arkitekt- och ingenjörsbolaget Orrje & Co färdigställde 2/11-65, på uppdrag av Piteå landskommun, sin översiktliga utredning om möjligheterna till och lönsamheten av att anlägga en kaj med hamnplan i anslutning till den redan befintliga kajen som var avsedd för olja vid södra Haraholmen. Kajen skulle ha varit byggd på det viset att man enkelt vid behov kunde bygga ut den ytterligare samt att den skulle ha varit anpassad till sågverksindustrins krav. Hamnutformningen baserade sig på det nödvändiga vattendjup som den måste ha för att bli konkurrenskraftig mot andra storhamnar. Konkurrenskraften grundade sig i att det vid tillfället hade skett en utvecklingstrend i Europa och världen som innebar att hamnarnas utveckling gick från att vara mindre stadshamnar till att bli centralhamnar samt att man gick från att frakta många små laster till enhetslaster av mycket stora dimensioner. Haraholmen skulle ha utformats till att passa de flesta transportfartygen sett till storleken vilken då inte borde ha överstigit en vikt av 10 000 ton. Detta innebar en ungefärlig fartygslängd av 140m och ett maximalt djupgående av 8,7m. Denna uträkning fungerade som en riktvisare för vilket vattendjup som var det minsta möjliga kravet man ställde på en modern hamn. Så här beräknade Orrje & Co industrins framtida krav på hamnens djup:

"Erforderligt vattendjup

Med hänsyn till nämnda fartygsstorlekar, kan erforderligt vattendjup med tanke på framtiden

⁴⁹ PSH F1:12 Ämnesordnade handlingar, Hamnutredning 1960-1966 11/8-65, Protokoll från sammanträde mellan Piteå Hamndirektion, ASSI:s och SCA:s företrädare.

⁵⁰ PSH F1:12 Ämnesordnade handlingar, Hamnutredningar 1959-1967 21/8-64

beräknas enligt följande:

Fartygs max. djupgående:	8,7m
Fritt vatten under köl:	0,4m
Tillägg för trim:	0,4m
Tillägg för vanligt lågvatten:	0,3m
Tillägg för landhöjning (25år):	0,2m
Sa:	10m". ⁵¹

5.15 FÖRHANDLINGARNA STRANDAR

I ett fem sidor långt och allvarligt brev kritiserade hamnchefen Eric Lindeberg Hamndirektionens planer på att anlägga en kaj vid Kaptensudden som lösning till hamnproblemen. Eric menade på att splittringen mellan hamnarna var stor och därför hade det aldrig före varit aktuellt med inköp av en lyftkran då den kostnaden var allt för stor för att vara bärig ekonomiskt sett. Eric menade på att det enda bolaget som hade nytta av en sådan i Piteå var ASSI som redan nu skeppade det mesta av stadens gods via stadshamnarna men att kvantiteten inte var tillräcklig. Eric föreslog att man istället skulle ha hittat en gemensam plats där både ASSI och SCA kunnat använda sig av en kran för att på så vis skaffa sig stordriftsfördelar. Eric fortsatte med att påtala att de stora statliga isbrytarna inte kunde röja is fram till Kaptensudden och inte heller angöra där och därför måste all röjning ske med lokala isbrytare bekostade av egna pengar. Vidare utgjorde det vissa navigeringssvårigheter för fartyg som ville angöra vid Kaptensudden som "rundsvängning av fartyg och dyligt".

Kostnaden för hamnbygget kom att ligga på minst 12 miljoner kronor och då kunde staden i bästa fall kanhända ha fått upp till 6 miljoner kronor i statsbidrag och då var lyftkranen inte inberäknad i kostnaderna. Enligt Eric's ekonomiska beräkningar kunde hamndirektionen endast klara ett lån på upp till 3 miljoner kronor. 3 miljoner kronor skulle sedan direkt betalas ut kontant och då undrade Eric ifall dessa pengar skulle komma till skänks från ASSI eller om hamnstyrelsen kom att höja hamnavgifterna för att på så vis skaffa sig tillräckliga likvida medel? Enligt för SCA:s disponent Lennart Enström kom företaget inte att godkänna en "generell höjning av hamntaxan i anledning av byggande av kaj, som huvudsakligen tillkommer för ASSI:s skeppningar".

Ytterligare problem som kom med den tilltänkta muddringen av Munksundet var att SCA hade en timmerbassäng i Munksund där man hävdade att timret blev nedsmutsat tillsammans med färskvattensintaget. Piteå landskommun hade farhågor att den älv som passerade under Munksundet, från vilken man pumpade färskvatten till Munksund och Skuthamn, kunde komma att förorenas genom muddringen. Hamndirektionen var dessutom tvungen att begära en granskning av den Kungliga Sjöfartsstyrelsen över projektet vid Kaptensudden. Sjöfartsstyrelsen hade redan påpekat tidigare att Piteå endast borde ha en större hamn. Vidare blev Hamndirektionen tvungen att begära bidrag från arbetsmarknadsstyrelsen som i normalfallet inte beviljade bidrag under rådande

⁵¹ PSH F1:10 Ämnesordnade handlingar Hamnutredning 1959-1969 2/11-65, Piteå Landskommun handelshamn vid södra Haraholmen översiktlig utredning.

ekonomiska omständigheter. Möjligheten att driva hamnen utan subventioner fanns helt enkelt inte där.

Hamnchefen Eric Lindeberg skrev att disponent Lennart Enström för SCA:s räkning tidigare hade kontaktat ASSI:s disponent Breitholtz i syfte att söka genomföra ett samarbete där båda bolagen tillsammans kunde arbeta för en utveckling av en gemensam centralhamn. Förslaget bemöttes tyvärr av ointresse av Breitholtz. Eric menade att tiden var knapp och att handling var tvunget innan SCA definitivt valde bort Piteå som utskeppningsplats och flyttade sina transporter till Holmsund. I det följande sammanträdet som Eric Lindeberg bevistade var på ASSI:s kontor en vecka senare lät han klargöra varför SCA inte ställde sig bakom en generell höjning av hamntaxan som kom av det tilltänkta byggandet av en kaj vid Kaptensudden. Eric sammanfattade nackdelarna att Kaptensudden:

1. Förväntades få dyra anläggnings- och driftskostnader
2. Hade svårare navigeringsförhållanden än Skuthamn.
3. Hade genom isläggningen kortare säsong.
4. Genom att isläggningen var lång och omfattande så blev isbrytningen kostsam.
5. För att lotsning skulle kunna ske blev var en anläggning av en ny signalstation nödvändig.
6. Inte omfattades av statens isbrytare som fränsagt sig att anlägga där.
7. Var otänkbart att utrusta med kran då nyttan kontra kostnaden inte kunde rättfärdigas.
8. På grund av sitt vattendjup endast klarade att ta emot fartyg med sju meters djupgående.
9. Hamnavgifterna blev högre genom alla nya kostnader.

Eric Lindeberg hade genom detta utlägg gjort klart bortom allt rimligt tvivel för alla inblandade att SCA inte tänkte ställa sig bakom en sådan byggnation på Kaptensudden.⁵²

5.16 UTREDNING BETRÄFFANDE HAMNFRÅGAN I PITEÅ

På grund av svårigheten kommunerna i Piteåregionen och industriföretagen hade angående om vart man bäst skulle förlägga den tilltänkta handelshamnen bestämde sig länsstyrelsen i Norrbottens län på uppdrag av Piteå stad och Piteå landskommun att genomföra en egen undersökning. Till sin hjälp hade man anlitat Kungliga Sjöfartsstyrelsens experter som tolkade uppgifterna man fick genom IVA:s Transportforskningkommision, arkitekterna Kjessler&Mannerstråle AB och Orrje&Co AB samt kostnads och byggnadsförslag från Piteå stadskommun och Piteå landskommun sammanställt.

De alternativ som var aktuella var Skuthamn, Haraholmen och Umeå uthamn. Skuthamnen ratades på grund av att inloppet till hamnen var täckt av is

⁵² PSH F1:12 Ämnesordnade handlingar Hamnutredningar 1960-1966 11/11-65, Hamnkaptan Eric Lindebergs uttalande under sammanträdet på ASSI:s kontor "angående kajbyggnadsplaner i Piteå".

vintertid, hade för lågt vattendjup, hade svaga utvecklingsmöjligheter på grund av sin begränsade yta då den var belägen i Piteå innerhamn samt att den mellan ASSI och SCA relativa utskeppningskostnaderna var av tekniskt själ för kostsamma. Rent samhällsekonomiskt hade Umeå uthamn varit mest fördelaktigt men med tanke på vart SCA och ASSI hade sina industrier förlagda hade omlastningarna och vidaretransporterna till Umeå varit så kostsamma att de kom att överstiga priset för vad en förläggning av en handelshamn på Haraholmen skulle kosta att bygga. Länsstyrelsen arbetsgrupp rekommenderade inte något av alternativen men hade redovisat en ekonomisk fördel för att ASSI var det företag som hade mest att tjäna på en förläggning på Haraholmen.⁵³

5.17 INFÖR KOMMUNSAMMANSLAGNINGEN 1967-1971

Inför den stora landsomfattande kommunreformen 1971 så genomfördes det i Sverige en mängd kommunslagningar mellan åren 1967-1971 där Piteåkommunerna redan år 1967 gick ihop till att bli en storkommun. De stora fördelarna som kommunerna Piteå stad, Piteå landskommun, Hortlax och Norrfjärden såg med att slås ihop till att bli en storkommun var stordriftsfördelarna man fick genom att man införde en gemensam hälsovård, brandkår samt underhåll av vägar och vattensystem. En annan fördel av vikt var att man såg att i kraft av att vara en större kommun nu lättare kunde påverka staten att stödja lokalisering av industrier i Piteås närhet och därmed infria sin önskan om att bygga en stor internationell exporthamn. En större kommun hade mer att säga till om än en liten kommun och kunde själv påverka större intressenter som transportbolag att använda sig av Piteås goda transportförbindelser. I den stora kommunalutredningen angående sammanslagningen som dessa fyra småkommuner deltog i ansåg man att "Det politiska klimatet borde då för allas bästa vara lugnt, stabilt och likriktat". Man skulle alltså se till att konkurrera med andra städer genom att profilera sig att vara ett speciellt gynnsamt alternativ i form av att vara en storkommun. Piteå utvidgade kommun ansåg sig dessutom självt vara attraktivt för större företag som sökte arbetare med tanke på den höga befolkningstätheten som redan fanns på plats samt att man hade god tillgången av allmän och kommersiell service. Genom sammanslagningen av kommunerna så ägde Piteå utvidgade stad området på Haraholmen och det fanns genom detta inte längre argument varför man inte skulle förorda Haraholmen som anläggningsplats.⁵⁴

5.18 HAMNDIREKTIONEN BLIR HAMNSTYRELSEN

Från och med årets början tog kommunen över driften av Piteå hamn och Hamndirektionen tappade de flesta av sina arbetsuppgifter men beslutade sig för att övergå till att bli Hamnstyrelsen vilken bestod av sju stycken ledamöter.⁵⁵ Efter kommunsammanslagningen 1967 hade Hamnstyrelsens betydelse hamnat i skymundan och saknade i praktiken arbetsuppgifter. Kommunen fattade beslut om att fortsättningsvis så skulle hamn- och sjöfartsfrågor

⁵³ PSH F1:10 Ämnesordnade handlingar Hamnutredningar 1959-1969 2/5-66, Länsstyrelsens promemoria med bedömning av aktuella hamnalternativ för utlastning av Piteåindustrins export av skogsprodukter.

⁵⁴ 1966 års Piteåutredning 1 s.21-23

⁵⁵ 1966 års Piteåutredning 1 s.44

hädanefter behandlas av drätselkammaren direkt och att Hamnstyrelsen skulle användas endast i rådgörande syfte.⁵⁶ I ett brev från hamnkaptenen Eric Lindeberg till Kungliga Sjöfartsstyrelsen lät han meddela att "eftersom Piteå stad 1/1-67 går samman med Piteå landskommun, Hortlax och Norrfjärden och bildar Piteå vidgade stad kommer den nuvarande hamndirektionen att likväl som oljehamnen i Haraholmen, att övergå i kommunens direktion."⁵⁷

5.19 DET LUTAR MOT HARAHOLOMEN

Piteåtidningen redogjorde den 30 maj 1967 för en händelse som hade utspelat sig dagen innan. Den 26 000 ton tunga tankern Esso Canterbury hade efter att ha gjort en förfrågan om bästa djupgående hamn i norra hamnregionen valt Haraholmen i Piteå framför den största hamnen i Luleå. Infarten vid Sandöleden till Luleå var 11 meter djup medan infarten till Haraholmen var 11,5 meter. Esso Canterbury hade ett djup av 34 fot (10,36m) och kaptenen ansåg därför att det var säkrare för fartyget att angöra vid Haraholmen.⁵⁸

På förslag av arbetsutskottet hade drätselkammaren hemställt att stadsfullmäktige beslutat att göra en framställning om utförande av en hamnanläggning på Haraholmen och ett järnvägsspår Pitholm – Haraholmen, enligt Orrje & Co: s förslag från den översiktliga utredningen från 19/1-66.⁵⁹ Den 30/6 tog kommunfullmäktige beslut om att bifalla drätselkammarens förslag om framställningen och redan den första augusti beslutade drätselkammaren i enighet med arbetsutskottets förslag.⁶⁰

Norrländska socialdemokraten skrev i september 1967 att frågan om handelshamnen vid Haraholmen borde komma till ett avgörande de närmsta dagarna då ASSI skulle besluta sig om företaget kommer att fortsätta sköta sina fraktförbindelser via de norrbottniska hamnarna. Det troliga var att ASSI skulle välja Haraholmen som sin hemmavarande utskeppningshamn och att det då skulle komma att genomföras en ordentlig utbyggnad av denna och att den då i förlängningen skulle bli Piteås officiella handelshamn.⁶¹

5.20 SCA VÄLJER HOLMSUND FRAMFÖR SKUTHAMN

I februari 1967 hade Piteå stads hamnstyrelse möte igen och konstaterade bittert att SCA tills vidare valt att skeppa sitt gods via annan ort och att man inte visste hur ASSI i framtiden hade tänkt sig genomföra sina transporter då deras utredningar ännu inte var färdiga.⁶² Utvecklingen inom sjöfarten gick åt en

⁵⁶ PSH A1a:1 Protokoll 10/5-68

⁵⁷ PSH F1:10 Ämnesordnade handlingar, Hamnutredningar 1959-1969 26/11-66

⁵⁸ Piteåtidningen 30/5-67, "Djupgående tankar valde Haraholmen framför Luleå".

⁵⁹ PSH F1:10 Ämnesordnade handlingar, Hamnutredningar 1959-1969 30/6-67

⁶⁰ PSH F1:10 Ämnesordnade handlingar, Hamnutredningar 1959-1969 1/8-67

⁶¹ Norrländska Socialdemokraten 19/9-67, "Beslut om Haraholmshamnen att vänta närmaste dagarna".

⁶² PSH F1:10 Ämnesordnade handlingar, Hamnutredningar 1959-1969 13/2-67, Protokoll från sammanträde mellan Piteås Hamndirektion, ASSI:s och SCA:s företrädare angående Hamnfrågan.

kraftig ökning av fartygens storlek och därmed ställdes det ett krav på ett större vattendjup invid hamnarna samt en breddning av pirerna. Den största orsaken till valet av Haraholmen som handelshamn ansågs vara att den motsvarade industrins krav. Vidare skrev den Norrländska Socialdemokraten att anledningen till att SCA valt att skeppa sitt gods via Holmsund var att småkommunerna i Piteå inte kunnat komma överens om hur, när och var man skulle satsat på en ny handelshamn och att den nuvarande i Skuthamn hade alldeles för lågt vattendjup för att klara av att ta emot större fartyg.⁶³

5.21 ASSI UNDERSÖKER BÄSTA INDUSTRILOKALISERINGSPLATSEN

Efter beskedet om att SCA valt att skeppa sitt gods via Holmsund beslutade sig ASSI för att genomföra en egen undersökning om vart den bästa lokaliseringsplatsen för en hamn vore för företaget. ASSI jämförde transporten av kraftliner som skett under 1965 fördelat på de fyra hamnalternativens totala intäkter, kostnader och kvantitet. Alternativerna var följande:

1. ■ De nuvarande hamnarna som var Piteå stad, Lövholmen, Skuthamn och Holmsund.
2. ■ Kaptensudden.
3. ■ Haraholmen.
4. ■ Holmsund.

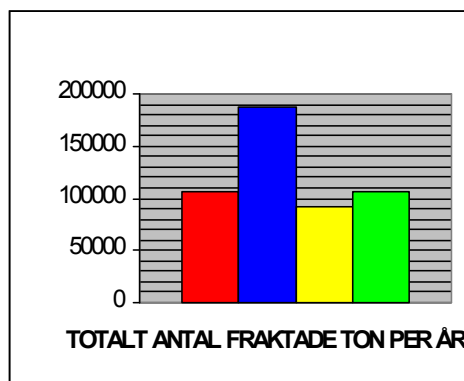


Diagram 1

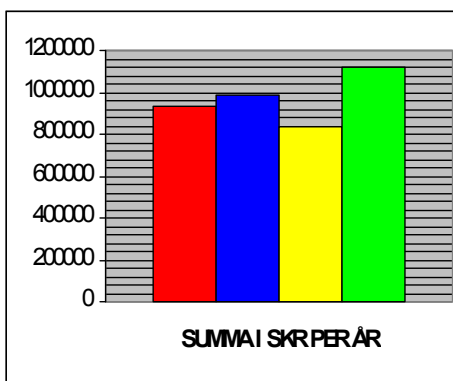


Diagram 2

(Diagram 1 visar ASSI:s resultat 1965 för fraktad kraftliner fördelat på de fyra olika alternativen. Diagram 2 visar ASSI:s totala kvantitet last mätt i ton under 1956 fördelat på de fyra olika alternativen.)

Diagram 1 visar att Holmsund var det mest vinstdrivande alternativet medan Haraholmen var det minst vinstdrivande under 1965. Alternativ 1 och 2 räknades i praktiken bort av ASSI som reella alternativ på grund av det statliga stödet till isbrytning skulle komma att utgå de närmsta åren och därför hade dessa kraftigt fördröjt transporterna. Hamnarna i Piteå innerfjärd var utan

⁶³ Norrländska Socialdemokraten 19/9-67, "Beslut om Haraholmshamnen att vänta närmaste dagarna".

brytning och igenfrusna upp till fem månader per år. Ett annat problem var kommunens bristande tillgång till mark längs Piteå innerfjärd.

Diagram 2 visar att mängden lastade ton var mycket högre via Kaptensudden medan de andra tre alternativen ungefär var likvärdiga. En tänkbar förläggning på Haraholmen hade inneburit att ASSI inte behövt konkurrera med SCA och andra företag om lastutrymmet i Holmsund samt att man då hade sluppit en lång och kostsam transport med järnväg till Holmsund. Den bästa lösningen för ASSI mätt efter hur den politiska utvecklingen fortskred var alltså Haraholmen vilket man även påtalade för Piteå kommun. ASSI avsåg att göra Haraholmen till sin hemmavarande hamn även i framtiden ifall Piteå kommun gick med på att underlätta för företagets transporter.⁶⁴

5.22 OVISSA TIDER ANGÅENDE ANLÄGGNING AV HANDELSHAMNEN

Den tredje juni 1967 hade hamnstyrelsens tekniska kommitté ett extrainsatt möte till följd av en incident som inträffade mellan 24-25 maj i samband med att både Cementa och ASSI lossade varsitt fartyg inne i Skuthamn. Enligt avtal med staden hade Cementa förtursrätt till lossning av gods men genom att Skuthamn hade låg kapacitet och att ett tyskt fartyg som hade lastat gods från ASSI först var beräknad vara färdigt med lastningen kring klockan 12.00 den 25/5 kunde hamnen inte hålla den servicen som man utlovat. Cementa menade att staden brutit sitt avtal och krävde ersättning på grund av utgifterna som kom till följd av förseningen av lossningen. ASSI menade istället att det inte var rimligt att staden över huvud taget skulle ha gått med på att ha ett sådant avtal och bad staden skriftligen i ett brev om att upphäva detta.⁶⁵

Denna händelse var ytterligare ett bevis för att Skuthamn var otillräcklig och att kommunen blev tvingad att ta beslut i hamnfrågan. På grund av detta satte kommunstyrelsen in ett extra möte med Hamnstyrelsen i Piteås rådhus den 19 mars 1968 där man förklarade att man redan påbörjat en projektering för handelshamnen ute på Haraholmen samt planerade ett vägbygge dit. Hamnstyrelsen menade på att de blivit förbigångna av kommunen och ifrågasatte att Hamnstyrelsen skulle få finnas kvar genom att deras åsikt saknade gehör.⁶⁶ Genom att det nu inte fanns kvar mer än en stor aktör inom träindustrin i Piteå som fraktade sitt gods från staden var beslutet om att bygga den nya handelshamnen på Haraholmen i princip redan taget. Det fanns heller inget konfliktbehov angående byggnadsmarken kommunerna emellan efter kommunsammanslagningen. Efter konflikten mellan Cementa och ASSI insåg Piteås kommunledning att man låg farligt nära att tappa ytterligare viktiga samarbetspartners och detta på grund av en gammal och förlegad hamn.

Kommunalrådet Wiklund meddelade i september samma år Hamnstyrelsen hur läget var kring den tilltänkta byggnationen av handelshamnen på Haraholmen. Wiklund förklarade att ASSI ännu inte hade lämnat besked om hur skeppningen av industrierna i Piteå i framtiden skulle komma att ordnas. På grund av Timmervägens framdragande över södra hamnen kom skeppningar över stadens kajer i den inre hamnen att fortgå i högst ytterligare fem år. Tre stycken

⁶⁴ PSH F1:12 Ämnesordnade handlingar, Hamnutredningar 1959-1967 Bilaga 1.2-66

⁶⁵ PSH F1:10 Ämnesordnade handlingar, Hamnutredningar 1959-1967 3/6-67

⁶⁶ PSH A1a:1 Protokoll 19/3-68

företag hade anmält sitt intresse för Haraholmen som lokaliseringsplats. Dessa tre var Skogsägarterminalen, ett oljebolag och ett bolag som för då fortfarande var hemligt och som förväntades kunna sysselsätta 50-60 man. Samtliga av dessa tre bolag hade intresse av en industrijärnväg till Haraholmen och därför förutsattes det att byggandet av en sådan borde kunna komma igång redan nästkommande höst.⁶⁷

Under året beslutades det efter att staten i fortsättningen kom att dra in delar av sin lotsning till Piteås innerhamnar och höjde på samma gång avgifterna för isbrytningen dit. På grund av att SCA flyttade sin utskeppning till Holmsund under året fick hamnen lägre intäkter än beräknat men detta motverkades delvis genom att ASSI ökade sin omsättning och att det tillkom en ökad import av olja till den befintliga oljehamnen på Haraholmen.⁶⁸

I början av oktober 1970 hade Piteå stads hamnstyrelse sammanträde i stadshuset angående Skuthamns framtid och förslaget till byggandet av den tilltänkta handelshamnen på Haraholmen. Stadens ekonomi var ansträngd och därför kunde man inte tänka sig att investera i andra projekt än handelshamnen under innevarande budgetår. Man ville att Skuthamnen skulle få behålla sin förväntade budget från staden så att man kunde behålla en låg hamnavgift och genom detta fortfarande kunna bevara sin konkurrenskraft.

Hamnförslaget på Haraholmen bestod i att man till att börja med i en första utbyggnadsetapp skulle bygga en 100 meter lång kaj som var specialanpassad för cellulosagods och sågade trävaror. Syftet med hamnbygget var att man skulle ha en färdig handelshamn att erbjuda ASSI när det blev aktuellt för en året runt sjöfart vid norrlandskusten. Till sist förordades hamnen framför andra sett ur industrilokaliseringssynpunkt. Styrelsen godkände förslaget och i och med detta var det beslutat att Haraholmen skulle bli stadens nya Handelshamn.⁶⁹

5.23 HANDELSHAMNEN VID HARAHOLOMEN FÄRDIGSTÄLLS

Under slutet av oktober 1971 stod det att utläsa ur ett sammanträdesprotokoll från kommunfullmäktige att kommunstyrelsen föreslog att kommunfullmäktige skulle godkänna att låta uppföra en järnväg fram till Haraholmen men endast ifall ASSI åtog sig att utskeppning av deras varor skulle ske via Piteå. Detta var endast formalia då beslutet i praktiken redan var taget.⁷⁰

Den 12 november 1971 redogjorde dåvarande kommunrådet Nordsvahn för de kommunala besluten angående handläggningen av byggnationen av den tilltänkta handelshamnen på Haraholmen. Detta innebor att det centrala byggnadskontoret i samarbete med ordföranden för Hamnstyrelsens

⁶⁷ PSH A1a:1 Protokoll 27/9-68, Protokoll fort vid sammanträde med Hamnstyrelsen i Piteå angående projekteringen för handelshamnen på Haraholmen.

⁶⁸ PSH A1a:1 Protokoll 7/3-69, Hamnkotoret i Piteå skrev en rapport angående "Trafiken över Piteå hamn 1968".

⁶⁹ PSH A1a:1 Protokoll 1965-1977 5/10-70, Protokoll fört vid sammanträde i stadshuset med Piteå Hamnstyrelse angående handelshamnens på Haraholmen budgetförslag.

⁷⁰ PSH A1a:6 Protokoll 29/10-71, Piteå kommunmäktige

ordföranden och vice ordföranden fick det fortsatta ansvaret över ärendet. Byggnadschef A. Carlsson föredrog anbudet från den 9 november som gemensamt kom från Skånska Cementgjuteriet, Nya Asphalt och Bygg-Paul. I sin bedömning hade han tagit med diskussioner han hade haft med anbudsgivarna, Piteå kommun och ASSI. Anbudet gällde en totalentreprenad och innefattade 300 meter kaj med tillhörande hamnplaner samt magasin om 14400m². Den centrala byggnadskommittén beslutade att utföra hamnen i enlighet med anbudet ifall arbetsmarknadsstyrelsen godkände statsbidrag till byggnationen av hamnen samt att kommunen muddrade 8,8 meter i farleden öster om hamnen.⁷¹

I kostnadsredovisningen från februari 1972 beskrevs den uppskattade byggnationskostnaden för handelshamnen på Haraholmen samt ett magasin vara totalt 17 545 000 kronor. Arbetsmarknadsstyrelsen hade godkänt statsbidrag med 8 000 000 kronor vilket lämnade kommunen att betala totalt 9 545 000 kronor. Den uppskattade kostnaden för industrijärnvägen till Haraholmen var 8 000 000 kronor där statsbidrag var godkänt för 4 000 000 kronor vilket lämnade kommunen att betala totalt 4 000 000 kronor. Total beräknad kostnad för hela projektet var 25 545 000 kronor där statsbidrag utgick till 12 000 000 kronor vilket gav kommunen en totalkostnad på 13 545 000 kronor.⁷²

⁷¹ PSH Centrala Byggnadskommittén Protokoll 1967-1971 A7aa:1 12/11-71

⁷² PSH Centrala Byggnadskommittén Protokoll 1967-1971 A7aa:2 9/2-72

6. SAMMANFATTANDE DISKUSSION OCH SLUTSATS

Arbetsmetoden som användes genom tolkningen av politiska dokument, tidningar, litteratur, och vetenskapliga undersökningar var framgångsrik då den möjliggjorde besvarandet av frågeställningen. Klarläggandet och konstruerandet av det historiska händelseförloppet mynnade ut i svaret om varför Skuthamn lades ned som handelshamn och att Haraholmen blev den nya regionalhamnen. Om man jämför teorins avsnitt om samhällsförutsättningar går det att se att Piteå uppfyllde den genom att vara en del av Sverige som både är en demokrati och en marknadsekonomi. Teorins krav på lämplighet uppfylldes genom att anläggningen på Haraholmen för aktörerna förväntades komma att generera en ekonomisk vinst. Haraholmen uppfyllde även den fysiska lämpligheten om att handelshamnen var duglig enligt de krav som teorin ställt. Haraholmen innehade både ett tillräckligt vattendjup och fysiska attribut som möjliggjorde en enkel och säker manövrering för större lastfartyg som skulle anlägga vid platsen.

Beträffande den relativa lämpligheten i teorin så anammades hastighetsprincipen i praktiken när staten valde att satsa på en effektivare och utbyggd handelshamn i Piteåområdet. Med detta menas att staten lade ihop vad den totala hastigheten av de omfattande industritransporterna skulle ha blivit om man använde sig av transporter via sjöfarten ställt mot vilken tid det skulle ha tagit om man hade använt sig av samma transporter via järnvägen. Staten var givetvis inte medveten om teorin då den ännu inte var uppfunnen. Staten arbetade utifrån ett perspektiv där man anpassade sig och avgjorde sina beslut efter hur det i verkligheten såg ut. Hastighetsprincipen är i detta fall endast att anse vara en beskrivning över hur lokalisering av transportcentras de facto fungerade. Om staten ensam hade fått bestämma så hade valet av lokaliseringsplats blivit Holmsund då den orten nationalekonomiskt var mest gynnsam men eftersom att alla aktörer hade möjlighet att påverka så blev anläggningsplatsen avgjord primärt efter närhetsprincipen.

(Matris över vilka hamnar som uppfyllde de olika kraven från närhetsprincipen efter 1966.)

	SKUTHAMN	KAPTENSUDDEN	HARAHOLMEN	HOLMSUND
FYSISKA KRAV	-	X	X	X
EKONOMISK VINST	-	-	X	X

MARKANVÄNDNING	-	-	X	-
MATERIALANVÄNDNING	X	X	X	-
MILJÖ	X	X	X	X

De fysiska förutsättningarna bestod i att hamnen måste inneha ett stort fysiskt utrymme som medförde en ökad möjlig rörelsefrihet för anläggande fartyg och ett krav på ett vattendjup på mer än 10 meter. Vidare måste större djupgående fartyg enkelt kunna navigera in vid den tilltänkta handelshamnen oberoende av väder, vind, natt eller dag. Platser som hade dessa fysiska förutsättningar och som uppfyllde kraven stod endast att finna hos Haraholmen och Holmsund.

Att det kortsiktigt skulle ha genererat en kraftig ekonomisk vinst med att anlägga handelshamnen på Kaptensudden går inte att bortse från då infarten vid munksundet redan hade muddrats och att vattendjupet därför delvis var tillräckligt. Vetskapen om att utvecklingen inom sjöfarten gick mot en omfattande internationalisering med större djupgående fartyg gjorde att aktörerna inte kunde negligera möjligheterna att Kaptensuddens möjligheter att leva upp till framtidens krav på en regionalhamn var försvinnande små. Eftersom en handelshamn byggs med en förväntning om att den skall komma att användas i minst 50 år måste övertygelsen om en vinst vara alltför kortsiktig för att kunna anges uppfylla närhetsprincipens krav på en ekonomisk vinst. De totala relativa fördelarna var större ifall man byggde en ny handelshamn på Haraholmen än hos något av de andra alternativen. Haraholmen hade redan en befintlig oljehamn som innebar att området inte var obearbetat så en utbyggnad av en regional handelshamn på platsen var inte otänkbar. En nybyggnad av en regional handelshamn var visserligen mycket kostsam men inte lika kostsam som om byggnationen av hamnen hade tvingats starta från en obearbetad plats. Samordningsmöjligheterna med oljehamnen, järnvägsspår, lastområden, kajplats och handelshamnen var stora på Haraholmen.

Miljön är något som närhetsprincipen åberopar som en faktor som politikerna tar hänsyn till i deras beslut. Denna faktor har knappt över huvud taget påverkat aktörernas beslutsfattande i undersökningen. Både ASSI och SCA fick tillstånd till och lät bygga var sin kraftliniefabrik i närheten av Piteå stadskärna vilket var oerhört ovanligt. En risk för en förgiftning av Piteås grundvatten fanns men detta var ingenting som hindrade vare sig industrier, kommunledning eller staten att stödja en förläggning av industrierna i stadens närområde. Den enda aktören som var tvungen att ta någon hänsyn till miljöns förändring var Piteå kommun som agerade för sina invånares räkning men samtidigt ville Piteå kommun förmå de stora industrierna att inte lämna staden då detta hade inneburit ett stort problem i form av uteblivna arbetstillfällen.

Att handelshamnen utanför stadens gränser hade främst geografiska, ekonomiska och politiska orsaker. Tillgängligheten av markanvändningen var endast tillräcklig på Haraholmen och i Holmsund. Holmsund hade den direkta ekonomiska största fördelen genom att den redan var en befintlig effektiv hamn men betraktades ändå inte att vara särskilt attraktiv för ASSI på grund av vad de dyra omlastningarna och transporterna landvägen från Piteåregionen skulle ha kostat. Problemet med materialanvändningen i Holmsund grundade sig även på att SCA redan hade flyttat sin frakt dit. Holmsund var visserligen en effektiv

hamn men hade inte outtömliga resurser. En konkurrenssituation om de befintliga resurserna kunde mycket väl tänkas förekomma i framtiden ifall ASSI lät flytta sin skeppning till Holmsund.

Vad som inte framkommer i teorin är tidsaspekten om när teorin skall börja tillämpas, i vilken omfattning, samt om vilka sorters beslut som bör innefattas. Om valet av tiden för avgränsningen faller på författaren kan hela teorin sluta i värsta fall med att bli en upprepning av att beskriva lokaliseringsprocessen för att "vara för att den var". Teorin ställer alltså i förlängningen krav på att författaren redovisar en väl definierad utgångspunkt. Konkretiseringen i teorin är genom detta inte tillräcklig i sig självt. Fördelen med undersökningen som helhet ligger i uppläggets struktur som är kronologisk och därför möjliggör en logisk tolkning av händelseförloppet. Den kronologiska uppbyggnaden av undersökningen och teorin stärker varandra om författaren ser till att arbeta med att klargöra de kausala händelseförloppen. Teorin hjälper genom detta till att uppfylla uppsatsens syfte som är att åskådliggöra själva omlokaliseringen av handelshamnen. Teorin tar heller ingen hänsyn till ologiska odemokratiska handlingar som exempelvis Hamndirektionens motarbetande av hamnutvecklingen. Teorin faller även delvis på att den förutsätter att demokratin fungerar förutsättningslöst på ett statiskt vis vilket den aldrig i praktiken kan göra helt och hållet. Verklighetens politik innehåller tyvärr alltid inslag av särintressen och dolda överenskommelser mellan beslutsfattare.

Det som teorin däremot visar på är att de viktigaste hindren i lokaliseringsprocessen av handelshamnen i Piteå var de geografiska, ekonomiska och de relativa; i nämnd ordning. Om de geografiska förutsättningarna inte fanns för anläggandet av en handelshamn på en specifik plats var det inte möjligt för aktörerna att besluta till förläggning på den platsen på grund av skeendet omfattades av en demokratisk process. Vissa aktörer agerade odemokratiskt men hade ingen egen beslutsrätt och tvingades därför ta hänsyn till de rådande förutsättningarna. De ekonomiska förutsättningarna fungerade närmast som incitament för att aktörerna skulle agera och tillsammans. Genom anpassning och genom samarbete aktörerna emellan kunde därför beslutet tas att förlägga handelshamnen på Haraholmen.

Redan 1953 stod det klart att hamnväsendet i Piteå behövde utvecklas för att det inte skulle bli utkonkurrerat av andra näraliggande hamnar. Det var redan konstaterat att Skuthamnen i Munksund var en för liten hamn sett till industrins behov, för omodern och genererade en för liten vinst för att långsiktigt kunna motiveras till att bli Piteåregionens framtida handelshamn. Piteå stads kommun var trots detta snabba att motivera för industrin att den inte borde söka sig vidare bort från Piteå då kostnaderna totalt sett då hade blivit större än om de hade valt att omlokalisera sina fabriker och utskeppningsplatser. Det fanns dessutom goda utvecklingsmöjligheter för Piteå att utvecklas som transportcentrum till att bli lika gott och kanhända bättre än andra norrländska hamnar då Piteå hade goda fysiska förutsättningar för transporter till havs, hade tillräcklig arbetskraft för att täcka en snabb utveckling inom industrin och sjöfarten samt att kommunen förde ett rigoröst engagemang för att anpassa sig efter industrins och statens krav.

Av denna anledning behövde ingen av aktörerna ta någon ansenlig hänsyn till hur staden och dess närområdes miljö påverkades av industrins utveckling. SCA hade under 1930-talet varit i en omfattande konflikt med både kommun och landsting såväl som privata fiskare angående den förorening som SCA:s sulfatfabrik i Munksund orsakat i den Yttre Pittjärden. Att SCA i samband med planeringen av kraftlinerfabriken 1960, valde att gå upp i vattendomstolen för att strida för att få fortsätta släppa ut sitt avlopp i den Yttre Pittjärden visar på att liten hänsyn till Piteås miljö togs. Att vattendomstolen godkände SCA:s fortsatta förorening med restriktion om att SCA skulle skapa en bättre rening av utsläppen styrker påståendet om att miljöargumentet vägde lätt mot industrins krav. Att aktörerna inte tvingades ta någon särskild hänsyn till miljön var delvis möjligt eftersom att den kommunala politikens utveckling sedan 1950-talet hade gått mot mindre folklig representation. De kommunala företrädarna hade fått utökad makt att ta beslut som omfattade kommunen och dess innevånare trots att dessa beslut kunde påverka miljön på ett mycket negativt och skadligt vis. Protester från privatpersoner mot en försämring av miljön var tillåtna men det var industriernas, statens och näringsidkarnas röster som togs i beaktning.

Aktörerna letade efter medel som skulle driva utvecklingen framåt och 1954 sökte ASSI se till sina egna intressen genom att försöka övertala Piteå stads kommun och Hamndirektionen att låta bygga ut Skuthamn med krav om att koppla dit det redan existerande järnvägsspåret dit och genom detta politiskt för framtiden cementera Skuthamn till att bli stadens huvudhamn samt att tanken var att örönmärka den för ASSI:s behov. En utbyggnad av järnvägen låg inte enbart på ASSI att bestämma. SJ valde istället att låta frågan bero fram till dess att den var fullständigt utredd. Alla andra intressenter inklusive statens politiker hade åsikten att staten borde satsa på en utbyggnad av Piteå som handelsled på grund av den snabba utvecklingen inom industrin och för att sjöfarten redan var omfattande till och från staden. Aktörerna bevakade sina egna intressen som primärt var ekonomiska medan Hamndirektionen bevakade sina intressen som primärt skulle visa sig vara politiska.

Efter att diskussionerna angående Skuthamns utveckling mellan industrierna och Hamndirektionen hade strandat påstod Hamndirektionen i slutet av 1954 att det inte existerade något problem över huvud taget. Detta ställningstagande visade sig vara ett stort problem eftersom att Hamndirektionen innehade beslutanderätten angående Skuthamns utformning och ingen förändring var möjlig utan dess medgivande. SCA såg ingen annan utväg än att kontakta staten genom ett skrivet brev till det Kungliga Kommerskollegiumet i syfte att försöka påverka Hamndirektionen och Piteå stads kommun i frågan. Staten fick genom kontakten med SCA detaljerad kunskap om att Skuthamn var:

1. En dålig hamn ekonomisk sett för att den var långsam vid av- och pålastning av gods som kom av ett bristande utrymme och även bristande framtida utvecklingsmöjligheter.
2. En fysiskt olämplig hamn som inte var godkänd säkerhetsmässigt sett genom att Piteå innerfjärd var för grund och att djupgående fartyg inte kunde anlägga vid den.

3. Det förelåg en politisk småskalig konflikt mellan politiska beslutsfattare och industrin.

Efter fortsatta krav från industrin lät Piteå stads kommun bredda och muddra Munksundet fram till slutet av 1955 och agerade dessutom pådrivande mot SJ för att de skulle anlägga en anslutande industrijärnväg. Sjöfarten i Piteå utvecklades till viss del genom breddningen och muddringen eftersom att mer djupgående fartyg enklare kunde navigera in och ut från Skuthamn. Både SCA och ASSI var gemensamt drivande denna period på Hamndirektionen för att de skulle fortsätta att anpassa Piteås sjöfart till industrins krav. Hamndirektionen menade märkligt nog att de inte hade någon samarbetspartner och att orsaken till detta var att man valt att inte skaffa en sådan.

Anledningen till att Hamndirektionen gjorde detta uttalande går endast att spekulera i men ett tungt argument för varför Hamndirektionen valde att bromsa utvecklingen genom att minska de största aktörernas inflytande var att Hamndirektionen ville behålla den politiska makten över sjöfarten. Om Hamndirektionen underlättade utvecklingen som gick mot anläggandet av större centralhamnar var det inte troligt att en sådan anläggning skulle ske inom Piteå stads kommun. Det troliga scenariot var att en sådan hamn skulle komma att förläggas längre ut mot havet där Piteå stads kommun varken ägde marken eller innehade den politiska makten över området. Kanhända kunde en sådan handelshamn komma att förläggas i de områden längs kusten, beläget vid älvmyningarna, som tillhörde Piteå landskommun. En sådan lokalisering av handelshamnen hade med säkerhet medfört en maktförsvagning för Piteå stads kommun gentemot de närliggande kommunerna i form av en minskad attraktionskraft för människor och företag samt i förlängningen även kraftigt minskade skatteintäkter.

Hamndirektionen följde inte industriernas krav på förändring så industrierna ställde istället samma krav på handelskamrarna i norr- och västerbotten. Industrierna menade att någonting måste göras åt problemet medan tid var. Konflikten förvandlades från att vara lokal till att bli regional. Under det kommande året bevisade Hamndirektionen ännu en gång att man inte såg till den regionala industrins bästa då man tillät utländska transportföretag hyra hamnutrymmen i så stor utsträckning att träindustrin inte fick plats med sina varor. Träindustrin började se sig om efter alternativa lösningar och då främst i det relativt närliggande men lika gynnsamma Klemenäs utanför Skellefteå. Många näringsidkare såg på med skräck när framtida handelstillfällen gick staden förbi då handelsavtal knöts med Klemenäs istället för med Skuthamn. Näringsidkarna i Piteå var medvetna om att ifall stadens industrier tappade för mycket transporter till Klemenäs skulle det i framtiden leda till att Skuthamn inte klarade av konkurrensen. Skuthamn hade genom sin småskalighet fått ett eget liv där prioriteringen låg i att behålla sin egen handel och makt över den oavsett vilka krav industrin eller staten ställde.

Efter länsstyrelsens rapport angående Norrbottens naturresurser 1959 och i samband med att SCA och ASSI arbetade med att få tillstånd att förlägga sina kraftlinerfabriker inom Piteå stads gränser föreslogs det att låta bygga en oljehamn inne i Piteå Ytterfärd. Förslaget var inte förankrat i verkligheten av

flera anledningar. Ett var att det helt enkelt inte fanns plats nog att bygga ut industrierna mitt inne i Piteå stads närområde då stor del av marken redan var bebyggd och skulle komma att behövas till stadens framtida expansion. Det viktigaste argumentet för varför en anläggning av oljehamnen i Piteå Ytterfjärd var ogynnsam var att staten planerade att dra in det ekonomiska stödet för isbrytning fram till Skuthamn. Staten hade i praktiken visat att den varken trodde på eller stödde utbyggnaden av ett större transportcentrum vid Skuthamn. Genom detta beslut hade staten aktivt agerat i den regionala konflikten och stoppat intressen som ville satsa på Skuthamn som ett framtida internationellt transportcentrum. Förhandlingarna slutade med att både ASSI och SCA fick tillstånd att förlägga sina kraftlinjerfabriker innanför Piteå stads kommun.

Transporterna till havs ökade efter 1960 medan Skuthamns ineffektivitet bestod. Det var först i början av 1963 som staten på allvar tog fasta på att driva igenom planerna på byggandet av större centralhamnar. Staten krävde att Piteå stads kommun i sin egen politik skulle tänka samhällsekonomiskt och att man skulle se till att industrin inte fick alltför långa transportkostnader till land som kunde minska den ekonomiska vinsten. Hindret för staten att påskynda beslutet om handelshamnen berodde först och främst på den ineffektiva kommunpolitiken med Hamndirektionen som beslutande organ och att dess enskilda intressen inte var samma som statens. Att Skuthamn inte klarade av att möta transportutvecklingens krav var ett faktum. Frågan om var, hur och när en alternativt ny handelshamn skulle och kunde förläggas togs upp i slutet av 1963 i en utredning genomförd av Piteå stad och ASSI där man gemensamt förordade Kaptensudden som platsen för den tilltänkta handelshamnen. Det visade sig sedan efter en närmare kontroll av utredningen att den var genomförd på felaktiga premisser. Utredningen hade dessutom inte tagit hänsyn till andra lokaliseringalternativ som låg utanför kommunens gränser vilket staten krävde. Felen som utredningen visade sig ha konstaterades vara att Kaptensudden:

- Var en svårnavigerad hamn för större fartyg som anlade och var därför inte godkänd sett ur en säkerhetsmässig vinkel.
- Hade ett vattendjup på endast 7,5 meter som mest vilket var alldeles för lite för djupgående fartyg.
- Hade begränsade utvecklingsmöjligheter då hamnen var belägen inne i Piteå ytterfjärd.
- Staten bidrog inte ekonomiskt med isbrytning vilket medförde en markant större kostnad vintertid ifall staden beslutade att använda hamnen året runt.
- Var en olönsam hamn att använda för större transportfartyg av ovanstående orsaker då det fanns andra närliggande alternativ som exempelvis Holmsund i Umeå eller Klemenäs i Skellefteå.

Den för Skuthamn tjänstgörande Hamnkaptenen Eric Lindeberg lämnade då till följd av utredningen in en skriftlig rapport där han pekade på det vansinniga med att först muddra sjövägen in till Kaptensudden för att sedan låta bygga om hamnen efter moderna mått när den inte rymde mer trafik än den redan befintliga i Skuthamn. Enligt Lindeberg var det endast ASSI som skulle tjäna på en sådan ombyggnation. Lindeberg menade dessutom att det var bråttom att ta

ett annat beslut för att inte SCA skulle välja att frakta sina industrivaror från annan ort. Eric Lindeberg gjorde ett försök till att påverka sjöfartens utveckling men de kommunala politiska ambitionerna skulle visa sig väga tyngre än den erfarna och åldrade hamnkaptensens ord.

Staten beslöt av denna anledning påskynda beslutet om hamnfrågan och lät under 1966 via länsstyrelsen och det Kungliga Sjöfartsverket genomföra en hamnlokaliseringsundersökning om vart den ur samhällsnyttan lämpligaste platsen för en handelshamn i Piteåregionen borde ske. Denna resulterade i att länsstyrelsen påtalade att den samhälleliga nyttan främst låg i Holmsund i Umeå men att man när man i beräkningarna tog hänsyn till SCA:s och ASSI:s lokaliseringsplatser för dess befintliga industrier och fabriker, inte kunde förorda något alternativ före ett annat. En omlastning och transporter av de båda industriernas varor till Holmsund via landtransport hade fördyrat hela den industriella verksamheten till den grad att det helt enkelt inte var försvarbart. Undersökningen visade dock på att ASSI var den av industrierna som hade mest att tjäna ekonomiskt på en förläggning av handelshamnen via Haraholmen.

Hamnutvecklingen som gick mot ansenligare regionalhamnar hade förorsakat att mindre hamnar blivit utkonkurrerade och tvingats stänga. Dessa hamnar hade innan järnvägens utbredning i Sverige haft som funktion att frakta gods inom landet. SJ tog till stor del över denna funktion och lät frakta godset med järnväg. Denna utveckling gjorde så att SJ redan var fullbelamrad och inte kunde inte frigöra den mängd transportmedel som en alternativ transporter av hela Piteåindustrins trävaror hade krävt.

Med kommunreformen hade staten som mål att den skulle drivas igenom senast 1971 medan i Piteå kom den att bli verklighet redan under 1967. En av orsakerna till den snabba hopslagningen av kommunerna i Piteåregionen var att konkurrensen från de omkringliggande städerna och dess sjöfart påskyndade processen. Piteå var en av de mindre städerna längs norrlandskusten och behövde därför utvidgas för att klara av att sammanställa sina resurser inför den kommande sammanslagningen. Piteå stads representanter och de andra kvarvarande aktörerna förstod att det var viktigt att snabbt komma igång med arbetet kring sjöfartstransporterna. Att Piteå landskommun slogs ihop med Piteå stads kommun var ett måste för att planerna om handelshamnen skulle bli verklighet då det var Piteå landskommun som ägde marken där den tilltänkta handelshamnen planerades.

Att SCA under 1967 valde att skeppa sitt gods via Holmsund i Umeå var ett stort bakslag inte bara för hamnen utanför hela staden och Piteåregionen. Utvecklingen skedde i den riktningen som hamnkaptens Eric Lindeberg tidigare hade fruktat men beslutet var av SCA taget och definitivt. Hela stadens utveckling hängde nu på en skör tråd. Piteå hade tappat en av sina två viktigaste samarbetspartners beträffande sjötransporterna och det blev plötsligt väldigt bråttom för Piteå kommun att komma överens med de kvarvarande aktörerna beträffande om vart förläggningen av hamnen skulle ske. Efter att SCA bestämt sig för att skeppa sitt gods via Holmsund valde ASSI efter att ha beaktat sin egen utredning, att förorda Haraholmen att var den bästa

anläggningsplatsen för en handelshamn. ASSI lovade även Piteå kommun att välja Haraholmen till att bli sin hemmavarande hamn i framtiden om kommunen såg till att underlätta för ASSI:s transporter.

Hamndirektionen kom efter kommunsammanslagningen att vara och benämnas för Hamnstyrelsen. Genom att Hamndirektionen nu blivit Hamnstyrelsen och därigenom tappat beslutanderätten var ett stort hinder för hamnväsendets utveckling i Piteå undanröjt. Istället för att behöva ta hänsyn till särintressen som Hamndirektionen tidigare hade haft kunde man nu på kommunal nivå snabbare och enklare ta beslut om sjöfartens framtida utveckling. Förklaringen till att Hamndirektionen höll kvar så länge vid den gamla tidens politik kan endast förklaras genom att Hamndirektionen levde kvar i det förflutna där hamnarna var små, lokalt förankrade och tillhörde staden.

Den nya tiden kännetecknades efter 1945 och definitivt efter 1964 av statens principbeslut om att internationellt anpassa hamnarnas utveckling efter den internationella handeln och industrin. Landets kommunala struktur skulle förändras så att resurserna kunde tillvaratas på ett effektivare vis. Efter att kommunreformen 1967-1971 var förverkligad skulle det bli enklare för staten att genomföra framtida politiska beslut genom en enhetligare styrning av de vidgade kommunerna. Syftet var bland annat att kommunerna aktivt och på en regional nivå skulle se sin egen roll i statsbyggandet.

För Piteå stad, innan 1967, fanns det små drivkrafter eller incitament om varför staden skulle satsa på utbyggnaden av en centralhamn då hela den lilla kommunen styrdes av ett småskaligt tänkande och småskaliga politiska ambitioner. Den lilla kommunen och den lilla staden använde sig av sin egen stadshamn. Att försöka skapa en större handelshamn utanför sitt eget område hade varit detsamma som att skänka bort den största delen av sjöfarten till Piteå landskommun. Genom att samhällsstrukturen före 1967 i Piteåregionen var beskaffad på det viset fanns det heller inga direkta verktyg för Piteå stad att ta sig vidare bort från den isolerande politiken. Det blev istället staten som tvingades ta de slutgiltiga besluten beträffande utvecklingen av de norrländska hamnarna.

I oktober 1970 beslutade Piteå vidgade stad definitivt om att förlägga den nya handelshamnen på Haraholmen. Detta beslut fattades efter att den tilltänkta affären mellan kommunen och ASSI blivit verklighet och där ASSI avgjort Haraholmen till att bli sin hemmavarande hamn. Företaget skulle från Haraholmen fortsättningsvis i framtiden sköta sin lastning vilket genererade en förväntad direkt vinst för kommunen och ASSI. Från kommunens sida anvisade man officiellt som förklaring till valet av Haraholmen att platsen var fysiskt lämpad på grund av dess djupa farled och att dess stora obebyggda yta som i framtiden kunde användas för industrins och sjöfartens utbyggnad. Utvecklingsmöjligheterna på Haraholmen var stora men den valdes primärt med tanke på dess relativa fördelar och Haraholmen utsågs därför att vara den bäst lämpade industrilokaliseringsplatsen.

Sammanfattningsvis var det fyra händelser efter 1966 som fungerade som incitament som sporrade aktörerna till att agera för en förläggning av handelshamnen på Haraholmen:

1. SCA konkurrerade inte längre om sjöfartens resurser i Piteåregionen och ASSI kunde därför enklare få gehör för sina önskemål.
2. Genom att SCA hade flyttat till Holmsund och där upptog en stor del av hamnens resurser var alternativet Holmsund inte lika intressant för ASSI som utskeppningshamn på grund av en möjlig framtida konkurrens om utrymme där liknande den som innan skett i Skuthamn.
3. Kommunsammanslagningen 1967 hade eliminerat orsaken till konflikten de tidigare småkommunerna hade emellan varandra beträffande i vilken kommun den tilltänkta handelshamnen skulle komma att förläggas. Haraholmen tillhörde nu gemensamt Piteå vidgade stad .
4. ASSI blev genom sin egen undersökning medveten om att den nya handelshamnen borde byggas på Haraholmen sett ur industrilokaliseringssynpunkt.

Problemet med att åskådliggöra flytten av Piteå gamla handelshamn från Skuthamn och förläggningen av den nya på Haraholmen mellan 1950-1973 var inte själva förloppet i sig utan att klarlägga orsakssambanden. En handelshamn är ju en del av statens samhällsbyggande och krav på internationella transporter som till stor del förväntats skötas kommunalt. Händelserna som medförde lokaliseringen av handelshamnen är direkt överskådlig i de offentliga politiska besluten. Svårigheten i problemet ligger i värderingen av aktörernas drivkrafter. Vilka händelser och vilka aktörers röster hördes högst och av vilken anledning? För ett företag som är lokalt och regionalt djupt förankrat tillkommer det andra aspekter än den rent ekonomiska.

Resultatet visade att beslutet som togs att inte behålla den befintliga handelshamnen till stor del berodde på Skuthamns grundade infartsleder som omöjliggjorde skeppning av större djupgående fartyg . Den internationella handeln inom sjöfarten gick mot att omfattas av allt större djupgående fartyg som krävde större centralhamnar. Anledningen till att hamnbeslutet tog lång tid berodde på en kommunpolitisk intressekonflikt som grundade sig i att Haraholmen inte ägdes av Piteå stad och att den kommunalt ägda Hamndirektionen, som beslutade i Piteå stads sjöfartsfrågor, agerade protektionistiskt och ville behålla handelshamnen inom stadens gränser. Piteås ineffektiva sjöfart bidrog till att SCA valde att flytta skeppningen av sina varor från Piteå till konkurrerande Holmsund. Piteå kommun blev därmed tvingad att lösa sina konflikter och modernisera sjöfarten för att inte tappa fler aktörer. Markkonflikten löstes genom kommunsammanslagningen 1967 då Haraholmen införlivades i Piteå vilket resulterade i att beslutet att förläggningen skulle bli på Haraholmen kunde tas. Haraholmen hade geografisk lämplighet, att Piteå kommun ägde marken samt att Haraholmen sett till ASSI:s industriförläggningar var fördelaktig ur industrilokaliseringssynpunkt.

7. KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Otryckta skriftliga källor

Piteå kommuns centralarkiv
PITEÅ STAD HAMNSTYRELSEN i Piteå arkiv, seriesignum A, volym 1 och 2
seriesignum E, volym 1

A1a:1 Protokoll
A1a:6 Protokoll
A7aa:1-2 Centrala byggnadskommittén Protokoll 1967-1975
E1C:3, Korrespondens 1950-1959
F1:12 Korrespondens, Hamnutredningar 1960-1966
F1:1 Ämnesordnade handlingar, Hamnutredning 1960-1966
F1:10 Ämnesordnade handlingar Hamnutredning 1959-1969
F1:12 Ämnesordnade handlingar Hamnutredningar 1959-1969

Tryckta skriftliga källor

Litteratur

Axelson, Alf. W. (1989) Pitebygdens historia. Piteå : A. W. Axelson

Axelson, Alf, W. (1974) Ur Norrbottens historia. Piteå: Förf.

Gullers, Karlsson, Alrenius(1981) *Statens järnvägar 125 år* : Stockholm : Gullers international

Schönbeck, Boris (1994) *Stad i förvandling* Stockholm : Statens råd för byggnadsforskning

Söderlind, Jerker (1998) *Stadens renässans* : Stockholm : SNS

Utterström, Gustaf (1979) *SCA 50 år* : Sundsvall : Sv. cellulosa AB

Valeur, Christian (2003) *Papper och massa i Västerbotten och Norrbotten*
Stockholm : Skogsindustrierna

Åberg, Alf (1972) *Cement i 100 år: en krönika om Skånska cementaktiebolaget*
- *AB Cements Malmö* : Industri AB Euroc

Tidningar och tidskrifter

Norrländska socialdemokraten (1967) 19/9, "*Beslut om Haraholmshamnen att vänta närmaste dagarna*" Luleå : Tryckeri AB Norrländska socialdemokraten

Norrbottenskuriren (1964) 14/8, "*Piteå har satsat över 3 miljoner på den nya oljehamnen*"

Piteåtidningen (1967) 30/5, Piteå : Piteåtidningen, "*Djupgående tankar valde Haraholmen framför Luleå*"

Vetenskapliga arbeten och rapporter

Länsstyrelsen i Norrbottens län (1966) *1966 års Piteåutredning 1* Luleå : Länsstyr., 1966

Eriksson, Martin (2006) *Sjötransporter och regional omvandling* Umeå : Ekonomisk historia

Pettersson, Susanne (2001) *Tung industri påverkar : en fallstudie av SCA i Skuthamn* Serie: C-uppsats / Luleå tekniska universitet, 1402-1773 ; 2001:49